



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 330]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 18, 2014/कार्तिक 27, 1936

No. 330]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 18, 2014/KARTIKA 27, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 नवम्बर, 2014

सं. टीएमपी/21/2014-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से एमओपीटी में पीपीपी मोड के तहत बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/21/2014-एमओपीटी

मुरुगांव पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(सितम्बर 2014 के 30वें दिन पारित)

यह मामला मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से एमओपीटी में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के तहत बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने 31 जुलाई 2013 को महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी, दिनांक 31 जुलाई 2013 के कवर के तहत 'महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013' जारी किए थे। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन (एमओएस) द्वारा जारी किए गए नीति निदेशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश 8 अगस्त 2013 को राजपत्र सं. 214 द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध द्वारा जारी किए गए थे। तत्पश्चात्, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 जारी किए थे और 9 सितम्बर, 2013 द्वारा लागू किए गए थे। उक्त संशोधित दिशानिर्देश राजपत्र सं. 254, दिनांक 30 सितम्बर, 2013 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे।

3.1. मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने अपने पत्र दिनांक 8 अप्रैल 2014 द्वारा 30 सितम्बर 2013 को अधिसूचित महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के अनुसरण में एमओपीटी में पीपीपी मोड के तहत बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए प्रशुल्क सीमा (संदर्भ प्रशुल्क) के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. एमओपीटी ने कहा है कि उसने बीओओटी आधार पर निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए मौजूदा ब्रेकवॉटर का पश्चिम (डब्ल्यूओबी) में बर्थ विकसित करने की योजना बनाई थी। इस प्रयोजन के लिए प्रशुल्क 04/05/2010 को पारित आदेश सं. टीएमपी/60/2009-एमओपीटी द्वारा अनुमोदित किए गए थे। विभिन्न कारणों से, परियोजना लागू नहीं की जा सकी थी। पत्तन अब सभी प्रकार के सामान्य कार्गो बल्क तथा ब्रेक बल्क दोनों के लिए सेवा प्रदान करने हेतु उक्त स्थान में 2 बहुउद्देशीय बर्थ विकसित करने का प्रस्ताव कर रहा है। चूंकि परियोजना पैरामीटर, प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो एवं निवेश में बदलाव किए गए हैं, पहले अधिसूचित प्रशुल्क वैध नहीं होंगे और इसलिए नया प्रशुल्क 2013 दिशानिर्देशों के अधीन प्रस्तावित किया गया है।

3.3. एमओपीटी के प्रस्ताव पर कार्यवाही करने पर, यह देखा गया था कि तीन प्रशुल्क समूहों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में प्रभाजित अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) स्वतः ही अप्रकट प्रशुल्क सीमा के रूप प्रस्तावित किए गए थे। एमओपीटी द्वारा निर्धारित इकाई दर अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार नहीं था। उसके अलावा, एमओपीटी के प्रस्ताव के साथ कार्यनिष्पादन मानक नहीं भेजे गए थे, जोकि 2013 दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क के साथ इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने की जरूरत थी। उपर्युक्त स्थिति और देखे गए विभिन्न अन्य अन्तरालों के मद्देनजर, एमओपीटी ने हमारे पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2014 द्वारा प्रस्ताव दिनांक 8 अप्रैल 2014 वापिस भेजा था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 मई 2014 द्वारा एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तथापि, संशोधित प्रस्ताव के साथ दरमान (एसओआर) नहीं भेजा गया था। इसलिए, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 22 मई 2013 द्वारा प्रस्तावित मसौदा दरमान भेजने का अनुरोध किया गया था।

4.2. प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 मई 2014 द्वारा मसौदा प्रस्तावित दरमान के साथ सम्पूर्ण प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। एमओपीटी ने उक्त पत्र में यह भी कहा था कि अतिरिक्त पत्तन देयताओं के लिए प्रशुल्क सीमा को जानबूझकर अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 19 मई 2014 में शामिल नहीं किया था। अतः, इसने 19 मई 2014 के अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को नजरअंदाज करने का अनुरोध किया था।

4.3. एमओपीटी प्रस्ताव दिनांक 23 मई 2014 की मुख्य विशेषताओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अनुसार, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा दिए गए उपयुक्त वृद्धि के साथ उसके अपने पत्तन में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि उसके अपने पत्तनों में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता है तो निकटतम महापत्तन में उच्चतम प्रशुल्क पर विचार किया जाता है। यदि ये दोनों विकल्प उपलब्ध होते हैं तो 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों को लागू करते हुए निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क होगा।
- (ii) अपने पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 8 अप्रैल 2014 के अनुसार, पत्तन ने बीओओटी आधार पर निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा लौह अयस्क का प्रहस्तन करने के लिए मौजूदा ब्रेकवॉटर का पश्चिम (डब्ल्यूओबी) में बर्थ विकसित करने की योजना बनाई थी। इस प्रयोजन के प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/60/2009-एमओपीटी दिनांक 04 मई 2010 द्वारा अनुमोदित किया गया था। विभिन्न कारणों से, परियोजना कार्यान्वित नहीं की जा सकी थी। पत्तन अब सभी प्रकार के सामान्य कार्गो बल्क एवं ब्रेक बल्क दोनों को सेवा प्रदान करने के लिए उक्त स्थान में 2 बहुउद्देशीय बर्थ विकसित करने का प्रस्ताव कर रहा है। चूंकि परियोजना पैरामीटर, प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो एवं निवेशों में बदलाव किया गया है, पहले अधिसूचित किया गया प्रशुल्क वैध नहीं है और इसलिए 2013 दिशानिर्देशों के अधीन प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है।
- (iii). एमओपीटी ने 2008 के दिशानिर्देशों के आधार पर सामान्य कार्गो टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क हेतु अनुमोदन की मांग की है।
- (iv). (क). 750 मीटर की कुल लम्बाई के 2 बर्थों का निर्माण करने का प्रस्ताव किया गया है। 400 मीटर का एक बर्थ केवल कोयला प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किया जाएगा। 350 मीटर लम्बाई का दूसरा बर्थ सभी प्रकार के सामान्य कार्गो तथा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए इस्तेमाल किया जाएगा।
- (ख). प्रस्तावित टर्मिनल कुछ समय के लिए केवल पेनामेक्स पोत प्रहस्तित कर सकता है, क्योंकि चैनल (सीडी से नीचे -13.40 मीटर) का मौजूदा ड्राफ्ट पूरी तरह से लदे केप साइज के पोत का नौचालन करने की अनुमति नहीं देता है। केप साइज पोतों का प्रहस्तन करने के लिए चैनल को गहरा करने के लिए कोई योजनाएं नहीं बनाई गई हैं।
- (ग). कोयला के लिए, प्रीडोमिनेंट प्रकार के पोत पेनामेक्स श्रेणी होंगे जबकि सामान्य कार्गो तथा कंटेनरों के लिए यह हैंडीमेक्स श्रेणी होंगे।
- (घ). बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए, पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स का पोत मिश्रण 50:50 सुविचारित किया गया है।
- (v). पत्तन का एक प्रमुख नुकसान बहुत सीमित भूमि क्षेत्र का होना है। रिक्लमेशन की लागत बहुत अधिक है क्योंकि पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील गोवा राज्य के बहुत कम प्रश्न हैं। टर्मिनल डिजाइन करते समय, रिक्लमेशन की प्रचलित लागत पर विचार किया गया है। लगभग (3,00,000 वर्ग मी.) 75 एकड़ का सम्पूर्ण क्षेत्र रिक्लेम करना होगा।
- (vi). (क). लगभग 40,00 वर्ग मी. क्षेत्र रेलवे और रोड कॉरिडोर के लिए उपयोग किया जाएगा। इसलिए, उपलब्ध भंडारण क्षेत्र 2,60,000 वर्ग मी. है।
- (ख). 2,60,000 वर्ग मीटर क्षेत्र में से, 1.60 लाख वर्ग मीटर क्षेत्र कोयला भंडारण के लिए और 1.00 लाख वर्ग मीटर सभी अन्य सामान्य कार्गो के लिए अभिविहित किया गया है।

(vii). कोयला प्रहस्तन तथा सामान्य कार्गो के लिए प्रशुल्क परिकलन अलग से निर्धारित किया गया है।

(viii). सर्वोत्तम क्षमता:

(क). कोयला:

(i). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

कोयला के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता कोयले की अधिकतम क्षमता 70 प्रतिशत पर परिकलित की गई है जो जलयानों से उतारा जा सकेगा। सम्पूर्ण पोत आगमन पेनामेक्स पोतों के रूप में सुविचारित किए गए हैं। पेनामेक्स पोतों का जलयान दिवस आउटपुट कोयला प्रहस्तन के लिए 35000 टन/दिन सुविचारित किया गया है। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित उपर्युक्त मानकों तथा फार्मूला का इस्तेमाल करते हुए, कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 8.94 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-

कोयला प्रहस्तन क्षमता:

विवरण	दिशानिर्देशों के अनुसार मानक (उतराई)	एमओपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटर
पेनामेक्स पोत के लिए प्रहस्तन दर	35,000 टन/दिवस	35,000 टन/दिन
पेनामेक्स पोत की हिस्सेदारी	-	100%
कोयला प्रहस्तन बर्थ के लिए सर्वोत्तम क्षमता ($0.7 * 35000 * 365$)		8.94 एमटीपीए

(ii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

स्टॉकपिलिंग के लिए उपलब्ध अधिकतम क्षेत्र 1.60 लाख वर्ग मीटर है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित दिशानिर्देशों तथा पैरामीटरों के अनुसार सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के लिए निर्धारित मानक नीचे दिए गए हैं:-

पैरामीटर	दिशानिर्देशों के अनुसार मानक	एमओपीटी द्वारा दिए गए पैरामीटर
उपलब्ध यार्ड का क्षेत्र	पत्तन द्वारा यथा उपलब्ध	1,60,000 वर्ग मी.
कुल क्षेत्र का प्रतिशत जो स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किया जा सकेगा	70%	70%
गुणवत्ता जो प्रति वर्ग मी. क्षेत्र स्टेक किया जा सकता है	3 टन/वर्ग मी.	4.5 टन/वर्ग मी.
एक वर्ष में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात	12	17
सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		5.99 एमटीपीए

($70\% * 160000 * 4.5 * 70\% * 17$)

(iii). कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 6 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए), सर्वोत्तम घाट तथा यार्ड क्षमता होते हुए, निर्धारित की गई है।

(ख). अन्य सामान्य कार्गो:

अन्य सामान्य कार्गो के मामले में, कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

कार्गो का प्रकार	मानकों के अनुसार प्रहस्तन दर	सुविचारित प्रहस्तन दर	सर्वोत्तम क्षमता (एमटीपीए)
स्टील तथा बैग कार्गो	4000 टन/दिन	8000 टन/दिन	$8000 \times 365 \times 0.7$ =2.04 एमटीपीए
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	2500 टन/दिन	7000 टन/दिन	$7000 \times 365 \times 0.7$ =1.80 एमटीपीए

शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	7500 टन/दिन	10,000 टन/दिन	10000×365×0.7 =2.56 एमटीपीए
शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि	10000 टन/दिन	12000 टन/दिन	12000×365×0.7 =3.07 एमटीपीए
कुल			9.47 एमटीपीए

(ग). कंटेनर:

कंटेनरों के मामले में, कोई समर्पित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर प्रस्तावित नहीं किया गया है क्योंकि मात्राएं कम हैं। उपस्कर में 2 मोबाइल हारबर क्रेन एक रीच स्टेकर तथा फोर्क लिफ्ट ट्रक शामिल होंगी। इसलिए, प्रशुल्क गणनाएं दिशानिर्देशों में उल्लिखित से भिन्न होंगी। कंटेनर प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता नीचे परिगणित की गई है:-

कंटेनर प्रहस्तन प्रति घंटा/क्रेन = 20

2 क्रेनों पर विचार करते हुए कुल क्षमता = $2 \times 20 \times 24 \times 365 \times 0.7 = 2,45,280.00$ टीईयू

(ix). पूंजी लागत:

(क). सम्पूर्ण परियोजना की कुल पूंजी लागत ₹1366.13 है जिसमें बृहत् तौर पर निम्नलिखित शामिल हैं:-

(₹ करोड़ों में)

मद	कुल
बर्थ	168.56
निकर्षण	27.50
ब्रेकवाटर	379.38
अन्य सिविल/इलैक्ट्रिकल कार्य	508.69
प्रहस्तन उपस्कर	282.00
कुल	1,366.13

(ख). परियोजना की कुल पूंजी लागत को दो कार्गो श्रेणियों अर्थात् कोयला प्रहस्तन तथा अन्य सामान्य कार्गो में पृथक्कृत किया गया है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित कोयला बर्थ तथा सामान्य कार्गो के लिए पूंजी लागत का विस्तृत विभाजन नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹ करोड़ों में)

विवरण	कोयला टर्मिनल के लिए अनुमानित पूंजी लागत	अन्य सामान्य कार्गो के लिए अनुमानित पूंजी लागत	कुल
क. बर्थ तथा निकर्षण			
बर्थ	89.90	78.66	168.56
निकर्षण तथा रिकलमेशन	17.50	10.00	27.50
कोयला बर्थ की कुल लागत	107.40	88.66	196.06
ख. सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्य			
बन्द ढांचा	46.00	34.50	80.50
बन्द रिकलमेशन क्षेत्र के लिए अरमोर संरक्षण	28.75	17.25	46.00
रेलवे साइडिंग क्षेत्र	8.00	-	8.00
बाहर से रिकलमेशन	103.64	24.50	128.14
रेलवे साइडिंग	24.00	12.00	36.00
सड़क पहुंच	10.50	4.50	15.00
ढके हुए भंडारण शैड	84.00	-	84.00

पेविंग	45.00	30.00	75.00
केबल ट्रेंच/ड्रेन	0.53	0.53	1.06
इलैक्ट्रिकल अपेक्षाएं	2.50	2.50	5.00
पर्यावरणीय उन्नयन	2.50	2.50	5.00
सुरक्षा प्रणालियां	1.00	1.00	2.00
सब-स्टेशन	2.50	2.50	5.00
विविध	5.00	5.00	10.00
सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्यों के लिए कुल	363.92	136.78	500.70
ग. प्रहस्तन उपस्कर			
जलयान अनलोडर - 2 सं.	70.00	-	70.00
कन्वेयिंग उपस्कर - 2000 मीटर	50.00	-	50.00
रेल लदाई प्रणाली तथा सिलो - 1 सं.	40.00	-	40.00
स्टेकर सह रिक्लेमर-2 सं.	40.00	-	40.00
हारबर मोबाइल क्रेन - 2 सं.	-	60.00	60.00
5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक - 6 सं.	-	1.50	1.50
10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक - 3 सं.	-	0.99	0.99
10 टन पे लोडर - 5 सं.	-	2.50	2.50
रीच स्टेकर - 1 सं.	-	3.00	3.00
डीजल लोकोमोटिव (50 प्रतिशत लागत)	6.00	6.00	12.00
बिजली लाइटिंग तथा संचार	1.00	1.00	2.00
उपस्कर प्रहस्तन के लिए कुल	207.00	74.99	282.00
घ. विविध (सिविल तथा उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत)			
	28.55	10.59	39.14
ड. कुल पूंजी लागत (क+ख+ग)			
	706.87	311.03	1017.90
च. ब्रेकवॉटर			
			379.38
छ. परियोजना की कुल पूंजी लागत (घ+ड)			
			1397.28

[एमओपीटी द्वारा प्रेषित पूंजी लागत के विस्तृत विभाजन के आधार पर, कुल पूंजी लागत विविध लागत (₹1397.28 करोड़ - ₹39.14 करोड़) के अलावा ₹1358.12 करोड़ है जबकि एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि कुल पूंजी लागत ₹1366.12 करोड़ है। अन्तर इसलिए है क्योंकि एमओपीटी ने सार में सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्यों का जोड़ ₹508.69 करोड़ सुविचारित किया है परन्तु क्र.सं. (ख) में उपर्युक्त तालिका के अनुसार राशि ₹500.70 करोड़ हो जाती है।]

(x). प्रचालन लागत:

कोयला प्रहस्तन, सामान्य कार्गो, कंटेनर के लिए प्रस्तावित में पूर्वानुमानित प्रचालन लागत नीचे परिगणित की गई है:-

(₹ करोड़ों में)

प्रचालन लागत	कोयला के लिए प्रचालन लागत		अन्य सामान्य कार्गो के लिए प्रचालन लागत		कंटेनर के लिए प्रचालन लागत		कुल
	गणना	राशि	गणना	राशि	गणना	राशि	
बिजली	1.40 इकाईयां/टन * ₹ 7.00 * 6 एमटीपीए	5.88	2 क्रैने* 7 ₹* 100 इकाईयां/4000 घंटे	0.56	8 इकाईयां* ₹ 7* 245280 टीईयू	1.37	7.81
ईंधन लागत	₹60* 0.5* 45 लि0 * 4000* 1	0.54		3.90	4 लि0* ₹ 60* 245280 टीईयू	5.8	10.24
सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण	1%* ₹ 363.92 करोड़	3.64	1% * 134 cr	1.34	1%* 134 करोड़	1.34	6.32
अभियांत्रिक परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण	7%* ₹ 207 करोड़	14.49	5%* 75	3.75	2%* 75 करोड़	1.5	19.74
बीमा	1%* ₹ 599.47 करोड़	5.99	सकल अचल परिसंपत्ति का 1%	2.22	सकल अचल परिसंपत्ति का 1%	2.22	10.43
मूल्यह्रास	(3.34%* 363.92+(10 . 34%* 207)	33.55	सिविल लागत का 3.34% और उपस्कर का 10.34%	12.32	सिविल लागत का 3.34% और उपस्कर का 10.34%	12.32	58.19
पट्टा किराया (लाइसेंस शुल्क)	1.60 लाख* 567* 10 वर्ग मी.	10.89	दरमान के अनुसार	6.80	दरमान के अनुसार	6.8	24.49
सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के मानक 5 प्रतिशत के अनुसार अन्य व्यय	5%* 599.47	29.97	सकल अचल परिसंपत्ति का 5%	11.12	सकल अचल परिसंपत्ति का 5%	11.12	52.21
प्रचालन लागत का जोड़		104.95		42.00		42.47	189.43

(xi). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

कोयला प्रहस्तन, अन्य सामान्य कार्गो और कंटेनर के लिए प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध प्रभारों के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) निम्नवत् है:-

(₹करोड़ों में)

विवरण	कोयला प्रहस्तन	अन्य सामान्य कार्गो	कंटेनर
क) सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य	599.47	222.37	222.37
ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर 16% (16%* क)	95.92	35.58	35.58
ग) प्रचालन लागत	104.95	42.00	42.47
घ) राजस्व अपेक्षा (ख+ग)	200.86	77.58	78.04

(xii). कोयला प्रहस्तन के लिए मूल्यांकित एआरआर ₹200.86 से, एमओपीटी 6 एमटीपीए के लिए सर्वोत्तम क्षमता हेतु ₹334.80 प्रति टन के औसत प्रशुल्क पर पहुंचा है। तत्पश्चात, औसत प्रशुल्क पर 98 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 1 प्रतिशत का अनुपात लागू करते हुए, एमओपीटी प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध के लिए इकाई दर पर पहुंचा है। अन्य कार्गो के लिए लागू किए गए प्रभाजन के अनुपात के सिवाय अन्य कार्गो तथा कंटेनर के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा यही दृष्टिकोण 90:5:5 अनुसरित किया गया है और कंटेनर के लिए यह 90:7:3 है।

[अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार निर्धारित कुल राजस्व अपेक्षा को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक प्रतिशत के अनुसार तीन प्रशुल्क समूहों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, विविध तथा भंडारण प्रभार में बांटा जाना है और उसके बाद अलग-अलग प्रशुल्क मदों के लिए दरें निर्धारित की जानी हैं। उसके विपरीत, एमओपीटी सर्वोत्तम क्षमता में कोयला टर्मिनल तथा सामान्य कार्गो टर्मिनल (कार्गो-वार) के लिए निर्धारित कुल एआरआर को विभाजित करते हुए पहुंचा है और तीन प्रशुल्क समूहों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, विविध तथा भंडारण प्रभार में औसत प्रशुल्क प्रभाजित किया गया है। एओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है और अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार भी नहीं है।]

(xiii). अतिरिक्त पत्तन देयताएं:

- (क). 379.38 करोड़ की पर्याप्त राशि 825 मीटर लम्बे ब्रेकवॉटर पर टर्मिनल प्रचालक द्वारा निवेश किए जाने की उम्मीद है। दिशानिर्देशों के अनुसार, पीपीपी प्रचालक से यह अपेक्षा की जाती है कि उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं पर प्रशुल्क वसूल किया जाए। तदनुसार, "अतिरिक्त पत्तन देयताएं" निम्नवत् परिगणित किए गए हैं:-

(₹ करोड़ों में)

ब्रेक वॉटर – 825 मीटर	
फाउंडेशन के लिए रबल माउंड	34.50
वर्टिकल दीवार के लिए कंक्रीट जमा प्रोटेक्टिंग वॉल	250.00
अरमोर संरक्षण	94.88
सकल जोड़	379.38
16% आरओसीई	60.70
1% अनुरक्षण व्यय	3.79
3.34% मूल्यह्रास	12.67
राजस्व अपेक्षा	77.16
कुल जीआरटी * (नीचे तालिका देखें)	60,39,000
दर प्रति जीआरटी (₹/जीआरटी)	127.80

* कुल जीआरटी की गणना नीचे दर्शाई गई है:-

विवरण	कोयला बर्थ (क)	अन्य सामान्य कार्गो (ख)
कोयला बर्थ की क्षमता (टिप्पणी 2)	6 एमटीपीए	2.29 एमटीपीए
पोत का प्रकार	पेनामेक्स (100 %)	हैंडीमेक्सx(100%)
औसत डीडव्यूटी	75000	45000
औसत पार्सल आकार	60,000 टन	40,000 टन
सं.	100 सं.	57 सं.
पोत का औसत जीआरटी	45000 टन	27000 टन
पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स पोतों का कुल जीआरटी प्रतिवर्ष	4500000 जीआरटी	1539000 जीआरटी
कुल जीआरटी	6039000	

* कॉलम ख: केवल पत्तन देयताएं निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए सामान्य कार्गो बर्थ हेतु 2.29 एमटीपीए की क्षमता गणना पर पहुंचने के लिए सुविचारित कार्गो की हिस्सेदारी का प्रतिशत नीचे दिया गया है:-

श्रेणी	प्रतिशत	क्षमता	भारित क्षमता
स्टील तथा बैग कार्गो	58 %	2.04 मी.ट.	1.18
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	8 %	1.80 मी.ट.	0.14
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	14 %	2.56 M मी.ट.	0.36
शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर तथा खनिज	12 %	3.07 मी.ट.	0.37
कटेनर	8 %	2,45,280 टीईयू	* 0.24
कुल	100 %		2.29 एमटीपीए

* 1 टीईयू 12 टन माना जाता है।

(xiv). (क). बर्थ किराया प्रभारों की गणना नीचे दी गई है:-

2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार बर्थ के निर्माण तथा अनुरक्षण के लिए अपेक्षित राजस्व नए टर्मिनल में आने वाले पोतों से वसूल किया जाना चाहिए। दो बर्थों के लिए पोतों के कुल जीआरटी घंटे पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स के 50:50 पर विचार करते हुए परिगणित किया गया है।

दो बर्थों के लिए पोतों का कुल जीआरटी-घंटे निम्नवत् परिगणित किए गए हैं:-

$$(45000 \times 0.5 + 27000 \times 0.5) \times 0.7 \times 365 \times 24 \times 2 = 44,15,04,400 \text{ जीआरटी-घंटे}$$

(ख). एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित बर्थ किराये का प्रशुल्क परिकलन नीचे दिया गया है:-

(₹ करोड़ों में)

बर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रशुल्क गणना	
बर्थ के निर्माण की लागत	168.56
निकर्षण	27.50
मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत @ 1%	1.96
मूल्यह्रास	5.62
राजस्व अपेक्षा	60.20
कुल जीटी-घंटे	44,15,04,400
बर्थ किराया प्रभार ₹ प्रति जीटी प्रति घंटा	1.36

[टिप्पणी: बर्थ निर्माण और निकर्षण लागत तथा प्रचालन लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ ₹38.94 करोड़ होता है जो एमओपीटी द्वारा प्रेषित ₹60.20 करोड़ की कुल राजस्व अपेक्षा से मेल नहीं खाता है।]

(xv). एमओपीटी ने कोयला प्रहस्तन, अन्य सामान्य कार्गो एवं कंटेनर के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है जोकि नीचे दिए गए हैं:-

क. कोयला प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक

(i). सकल बर्थ आउटपुट

कार्गो श्रेणी	सकल बर्थ दिवस आउटपुट
कोकिंग कोयला - आयात	
100,00 मी.ट. पार्सल आकार से अधिक प्रहस्तन के लिए	45,000 टन/दिन
65,000 टन - 100,000 टन के बीच पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	35,000 टन/दिन
30,000 टन-65,000 टन के बीच पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	25,000 टन/दिन
30,000 टन से कम पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	15,000 टन/दिन
ताप कोयला - आयात	
100,00 मी.ट. पार्सल आकार से अधिक प्रहस्तन के लिए	45,000 टन/दिन
65,000 टन - 100,000 टन के बीच पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	35,000 टन/दिन
30,000 टन-65,000 टन के बीच पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	25,000 टन/दिन
30,000 टन से कम पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	10,000 टन/दिन
गैर कोकिंग कोयला - आयात	
100,00 मी.ट. पार्सल आकार से अधिक प्रहस्तन के लिए	40,000 टन/दिन
65,000 टन - 100,000 टन के बीच पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	30,000 टन/दिन
30,000 टन-65,000 टन के बीच पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	25,000 टन/दिन
30,000 टन से कम पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	10,000 टन/दिन
कोक - आयात	
30,000 टन से अधिक पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	10,000 टन/दिन
30,000 टन से कम पार्सल आकार के प्रहस्तन के लिए	7,000 टन/दिन

(ii). अंतरण भंडारण विराम समय

स्टेक यार्ड में कोयला तथा कोक के लिए – पोत के पूरा होने पर 10 दिन

(iii). डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय

इसे एक माह में तैनात किए गए ट्रकों/ट्रेलरों/रैकों की संख्या द्वारा विभाजित कार्गो की लदाई के लिए लिए लगे समय के जोड़ के रूप में परिकलित किया जाएगा। प्रत्येक प्रचालन के लिए निर्धारित समय निम्नलिखित होगा;

परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (एकल प्रचालन)	-	40 मिनट
परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (दोहरा प्रचालन)	-	80 मिनट
चालन में त्वरित के लिए रैक (एकल प्रचालन)	-	2 घंटे
चालन में त्वरित के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	-	2 घंटे
स्टैटिक स्थिति में रैक (एकल प्रचालन)	-	5 घंटे
स्टैटिक स्थिति में रैक (दोहरा प्रचालन)	-	10 घंटे

ख. सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक

कार्गो का प्रकार	प्रहस्तन दर
स्टील तथा बैग कार्गो	8000 टन/दिन
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	7000 टन/दिन
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	10,000 टन/दिन
शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि	12000 टन/दिन

ग. कंटेनर प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक

मेन लाइन पोत	-	20 फेरे/घंटा
फीडर पोत	-	15 फेरे/घंटा

(xvi). एमओपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए निम्नलिखित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित किया है:-

(क). बर्थ किराया:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	1.36	0.82

(ख). अतिरिक्त पत्तन देयताएं:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी (₹)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	128.00	77.00

(ग). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र. सं.	कार्गो प्रकार	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
		विदेशी (₹)	तटीय (₹)
1	कोयला/कोक	331.00 प्रति टन	199.00 प्रति टन
2	शुष्क बल्क खाद्यान्न, उर्वरक etc.	273.00 प्रति टन	164.00 प्रति टन
		228.00 प्रति टन	137.00 प्रति टन

3	ब्रेक बल्क स्टील तथा बैग कार्गो	342.00 प्रति टन	205.00 प्रति टन
		388.00 प्रति टन	233.00 प्रति टन
4	कंटेनर	2863 प्रति टीईयू	1718.00 टीईयू

(ख). **भंडारण प्रभार:**

20 दिनों की निःशुल्क अवधि से आगे स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होगा:-

(i). **कोयला**

0-15 दिन	शून्य
16वें से 20वें दिन	₹ 12/- प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
20वें से 25वें दिन	₹ 24/- प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
26वें से आगे	₹ 48/- प्रतिदिन अथवा उसका भाग

(ii). **अन्य सामान्य कार्गो**

(क) निःशुल्क अवधि

आयात कार्गो	-	5 दिन
निर्यात कार्गो	-	15 दिन

(ख). निःशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹)			
		स्टील तथा बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि
1	पहले से 30वें दिन	19.00	21.50	15.00	12.50
2	31वें से 60वें दिन	22.00	25.00	17.00	14.00
3	61वें से 90 वें दिन	25.00	29.00	20.00	16.00

(iii). कंटेनरों के लिए, भूमि प्रभार ₹223 प्रति टीईयू होंगे।

(ड) **विविध प्रभार:**

सभी विविध सेवाओं जैसे सफाई, संग्रहण, यार्ड कन्वेयरों से स्पिलेज, गैलरियां आदि, कार्गो का नमीकरण, धूल अलग करना सेवाएं, पर्यावरण, सुरक्षा प्रभार आदि के लिए प्रभार।

निम्नलिखित विविध प्रभार लागू हैं -

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन/टीईयू अथवा उसका भाग रुपये में
1	कोयला/कोक	3.40
2	स्टील और बैग कार्गो	19.00
3	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	21.50
4	उर्वरक/खाद्यान्न आदि	15.00
5	चूनापत्थर, खनिज आदि	12.50
6	कंटेनर	95.00 प्रति टीईयू

4.4. एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 29 मई 2014 द्वारा संभावित बीओटी प्रचालकों की संशोधित सूची अग्रेषित की थी।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 23 मई 2014 एमओपीटी, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा एमओपीटी द्वारा अपने ईमेल दिनांक 29 मई 2014 द्वारा यथा अग्रेषित संभावित बीओटी प्रचालकों को उनकी टिप्पणियां 9 जून 2014 तक उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए परिचालित किया गया था। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन और संभावित बीओटी प्रचालक ने अपनी टिप्पणी नहीं भेजी थी।
6. प्रस्तावित की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 18 जून 2014 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 25 जून 2014 तक भेजने का अनुरोध किया गया था।
- 7.1. इस प्रस्ताव पर एक संयुक्त सुनवाई 20 जून 2014 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।
- 7.2. संयुक्त सुनवाई में, अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकॉनामिक जोन लि. ने अपने लिखित निवेदन दाखिल किए थे।
- 7.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से हमारे पत्र दिनांक 26 जून 2014 द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने तथा अपना प्रत्युत्तर 30 जून 2014 तक भेजने का अनुरोध किया गया था :-
- (i) संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी के प्रस्ताव पर अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकॉनामिक जोन लि. (एपीएसईजेडएल) से प्राप्त लिखित निवेदन दिनांक 19 जून 2014 पर टिप्पणियां भेजे।
 - (ii) हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 18 जून 2014 के कवर में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर 30 जून 2014 तक भेजें।
 - (iii) यथा सहमत, एपीएसईजेडएल से संयुक्त सुनवाई में इसके द्वारा की गई टिप्पणियों को लिखित में एमओपीटी को प्रति पृष्ठांकित करते हुए एक सप्ताह के भीतर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।
- 7.4. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकॉनामिक जोन लि0 (एपीएसईजेडएल) से हमारे पत्र दिनांक 26 जून 2014 द्वारा संयुक्त सुनवाई में इसके द्वारा की गई टिप्पणियों को लिखित में, मुरुगांव पत्तन न्यास को पृष्ठांकित प्रति के साथ, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।
- 8.1. एमओपीटी से 30 जून 2014 तक मांगे गए कार्रवाई के बिन्दुओं के प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 30 जून 2014 द्वारा यह उद्धरित करते हुए एक सप्ताह के समय विस्तार की मांग की थी कि पत्तन अपना प्रस्ताव दोबारा तैयार करने की प्रक्रिया में है। चूंकि एमओपीटी ने अपने द्वारा मांग किए गए विस्तारित एक सप्ताह के समय तक कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया था, इसलिए एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 9 जुलाई 2014 द्वारा एक बार दोबारा अनुरोध किया गया था कि अपना जवाब दाखिल करें और 2013 दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के प्रावधान की ओर इसका ध्यान आकर्षित करने के लिए अपना प्रस्ताव तत्काल दाखिल करने का भी अनुरोध किया गया था जोकि समयबद्ध तरीके से संदर्भ प्रशुलक प्रस्ताव का निपटान करने के लिए इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है।
- 8.2. उपर्युक्त पैरा 7.3 (i) में दी गई कार्रवाई के बिन्दु के संबंध में, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 जुलाई 2014 द्वारा संयुक्त सुनवाई में एपीएसईजेडएल द्वारा किए गए लिखित निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।
- 8.3. उपर्युक्त पैरा 7.3 (ii) में दी गई कार्रवाई के बिन्दु के संबंध में, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 जुलाई 2014 द्वारा हमारे द्वारा पत्र दिनांक 18 जून 2014 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा प्रेषित जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा प्रत्युत्तर
(क)	सामान्य:	
(i)	एमओपीटी ने 750 मीटर की कुल लम्बाई के दो बर्थों का प्रस्ताव किया है। पोतों की संख्या जो प्रस्ताव में परिकल्पित 750 मीटर बर्थ लम्बाई में प्रहरित किए जा सकते हैं और ऐसे पोतों की लम्बाई जो दर्शाए जो व्यवस्थित किए जा सकते हैं।	बर्थ लम्बाई कम करके 600 मीटर किया गया है पेनामेक्स अथवा हैंडीमेक्स के दो पोतों अथवा दोनों का कॉम्बिनेशन किसी समय बर्थ किया जा सकता है।
(ii)	एमओपीटी का प्रस्ताव भंडारण क्षेत्र के लिए 2,60,000 वर्ग मीटर परिकल्पित करता है जिसमें से 1,60,000 वर्ग मीटर कोयला भंडारण के लिए अभिचिह्नित किया गया है और 1,00,000 वर्ग मीटर सभी अन्य सामान्य कार्गो के भंडारण के लिए अभिचिह्नित किया गया है। कंटेनर के लिए भंडारण क्षेत्र के बारे में प्रस्ताव में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया था। एमओपीटी पुष्टि करे कि क्या सामान्य कार्गो के भंडारण के लिए अभिचिह्नित क्षेत्र में कंटेनर के लिए भंडारण क्षेत्र शामिल है।	2,60,000 वर्ग मीटर के भंडारण क्षेत्र में कंटेनरों के लिए भंडारण शामिल है। (कुल 3,00,000 वर्ग मीटर रिक्लेम किया जाए, 40,000 वर्ग मीटर रेलवे तथा कॉरीडोर के लिए है।)।
(ख)	सर्वोत्तम क्षमता:	
(i)	कोयला प्रहस्तन:	
(क)	सर्वोत्तम घाट क्षमता	
(i)	एमओपीटी ने कुछ समय के लिए 100 प्रतिशत होने वाले पेनामेक्स पोतों की हिस्सेदारी परिकल्पित की है। पत्तन ने इस आधार पर कि कोयला टर्मिनल की	केपसाइज पोतों के लिए चैनल का गहरीकरण कम से कम ₹400 करोड़ पर लागत होगी। यह पत्तन ऐसी लागतों पर प्रोद्भूत करने की

	सर्वोत्तम घाट क्षमता का निर्धारण किए जाने के समय केपसाइज पोतों की कोई हिस्सेदारी परिकल्पित नहीं किया है कि चैनल का मौजूदा डुबाव पूरी तरह से लदे हुए केपसाइज पोत की स्केलिंग अनुमति नहीं देता है। समाहार पैरा में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई साध्यता रिपोर्ट के पैरा 5.4.3 में बताया गया है कि पूरी तरह लदे हुए केपसाइज पोतों की बर्थिंग संभव है यदि चैनल का केपिटल निकर्षण और बर्थ के समीप बेसिन क्षेत्र लिया गया है। साध्यता रिपोर्ट में उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और इस ध्यान में रखते हुए कि अनुमोदित किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की लम्बी समयावधि के लिए है, एमओपीटी बताए कि क्या केपसाइज पोत 30 वर्ष परियोजना अवधि के दौरान प्रस्तावित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल पर भी प्रहस्तित किया जाएगा।	स्थिति में नहीं है। हम पीपीपी परियोजना के रूप में गहरा करने को लिए जाने की संभावना की जांच कर रहे हैं। तथापि, इस समय पर हम गारंटी नहीं दे सकते कि क्या यह परियोजना पूरी होगी या नहीं। कोयला के सिवाय किसी भी मामले में, सभी कार्गो पेनामेक्स अथवा हैंडीमेक्स पोतों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा। इसलिए, इस स्थिति पर, केपसाइज पोत का प्रहस्तन खारिज किया गया है।
(ii)	(क) एमओपीटी द्वारा प्रेषित घाट क्षमता गणना से यह दिखाई देता है कि 365 दिनों के एक वर्ष में कोई दिया गया दिन, केवल एक पेनामेक्स 400 मीटर लम्बाई के बर्थ में किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, एमओपीटी जांच करे कि क्या 400 मीटर बर्थ लम्बाई एक पेनामेक्स पोत को व्यवस्थित करने के लिए अपेक्षित है। 400 मीटर बर्थ लम्बाई का विचार औचित्य की अपेक्षा करता है।	संशोधित प्रस्ताव में, कुल बर्थ लम्बाई 750 मीटर से कम करके 600 मीटर किया गया है। क्षमता गणना 365 दिनों के लिए 70 प्रतिशत की बर्थ अभिग्रहण के साथ 2 पोतों पर विचार करते हुए की गई है।
	(ख) एमओपीटी यह भी स्पष्ट करें कि क्या एक पेनामेक्स पोत के समय और दो हैंडीमेक्स पोत 750 मीटर लम्बे बर्थ पर प्रहस्तित किया जा सकता है। यदि नहीं, सुचित किए जाने के लिए प्रस्तावित बर्थिंग क्षमता का कम उपयोग बना रह सकता है और एमओपीटी इस प्राधिकरण की चिंता को संबोधित करें।	
(iii)	सर्वोत्तम घाट क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए, पत्तन ने कोयले के प्रहस्तन के लिए 35,000 टन प्रतिदिन के आउटपुट मानकों पर विचार किया है। तथापि, कोयला प्रहस्तन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों में, सकल आउटपुट दर पोतों की विभिन्न पार्सल आकार के लिए कोयला कार्गो की विभिन्न श्रेणियों अर्थात् कोकिंग कोयला, थर्मल कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और के आयात के लिए प्रस्तावित की गई है। इसके अलावा, सर्वोत्तम घाट क्षमता में सुविचारित कोयले की प्रहस्तन दर 35000 टन/दिन है जो कार्यनिष्पादन मानकों में कोयले की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रस्तावित (विभिन्न पोत आकार के आधार पर) विभिन्न आउटपुट दरों से मेल नहीं खाता है। एमओपीटी स्पष्ट रूप से दर्शाएं कि परिकल्पित कोयला कार्गो श्रेणियां टर्मिनल में प्रहस्तित की जाएं और सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में इसे शामिल करें। यदि विभिन्न कोयला श्रेणियों की प्रहस्तन दर एकसमान रहने की संभावना नहीं है और यदि दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट मानकों से अंगीकृत (किए जाने वाले) आउटपुट मानकों में कोई विपथन नहीं है, विपथन के लिए कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है और अपने पत्तन अथवा एमओपीटी में प्रचालक द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के संदर्भ में औचित्य बताएं।	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, समर्पित कोयला टर्मिनल नहीं होगा, इसलिए कोयला प्रहस्तन से संबंधित सभी प्रश्न प्रासंगिक नहीं हैं।
(ख)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:	
(i)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित स्टेकिंग कारक 4.5 टन प्रति वर्ग मीटर है और वार्षिक टर्नओवर 17 है। एमओपीटी इस पैरामीटरों का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, समर्पित कोयला टर्मिनल नहीं होगा, इसलिए कोयला प्रहस्तन से संबंधित सभी प्रश्न प्रासंगिक नहीं हैं।
(ii)	इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/23/2008-एमओपीटी दिनांक 18 अगस्त 2008 द्वारा एमओपीटी पर कोयला टर्मिनल (ताप कोयला और ताप कोयला से इतर) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय 4.70 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टेकिंग कारक और 20 के वार्षिक टर्नओवर पर विचार किया है। वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के मामले में, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/27/2009-टीपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा 6.6 तथा 28 के टर्नओवर पर ताप कोयला के लिए स्टेकिंग कारक पर विचार किया है। इस प्रकार, जब 6.6 टन वर्ग मीटर की स्टेक ऊंचाई और 28 का टर्नओवर ताप कोयला के प्रहस्तन के लिए वीओसीपीटी में अर्जित किया जा सकता है, एमओपीटी के मामले में इस अंगीकृत नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	
(iii)	कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 8.94 मिलियन टन प्रतिवर्ष रूप में मूल्यांकित किया गया है। परन्तु, कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 5.99 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर पेंड किया गया है क्योंकि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता सीमांकन कारक है। इस प्रकार, सर्वोत्तम घाट तथा यार्ड क्षमता के बीच भारी अन्तर है। इसे ध्यान में रखना होगा कि यदि बाद में भंडारण यार्ड क्षेत्र अथवा यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए सुविचारित किसी अन्य पैरामीटरों में बदलाव किया जाता है तो टर्मिनल क्षमता में इसके परिणामस्वरूप वृद्धि होगी जिसके परिणामस्वरूप प्रचालक को विंडफॉल गेन होगा जोकि प्रचालक की कुशलता के परिणामस्वरूप नहीं होगा परन्तु योजना बनाने के समय पर अनुमानित पैरामीटरों की वजह से हो सकता है।	

	यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोई मानक निर्धारित नहीं करते हैं और न ही भंडारण प्रयोजन के लिए प्रचालक को आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र पर पत्तन पर कोई रोक नहीं होगी। पूर्वानुमानित क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित क्षेत्र पर विचार करने की उम्मीद है। सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के बीच देखे गए भारी अन्तर के मद्देनजर, पत्तन सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने में सुविचारित अन्य पैरामीटरों अर्थात् स्टेकिंग पैरामीटर, कोयला के लिए भंडारण क्षेत्र, टर्नओवर दरों में सुधार करना आदि में सुधार करते हुए यार्ड क्षमता में सुधार करने की सभी संभावनाओं की जांच करें।																			
(ii)	सामान्य कार्गो तथा कंटेनर:																			
(क)	सर्वोत्तम घाट क्षमता:																			
	<p>(i) एमओपीटी ने 70 प्रतिशत उपयोग पर 365 दिनों के लिए प्रत्येक कार्गो अर्थात् स्टील और बैग कार्गो, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, शुष्क बल्क कार्गो और कंटेनरों की सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन किया है। एमओपीटी ने सर्वोत्तम घाट क्षमता के परिकलन में प्रत्येक कार्गो श्रेणी की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया है। एमओपीटी प्रत्येक कार्गो श्रेणी और प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कंटेनर की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार करते हुए सामान्य कार्गो और कंटेनरों के लिए सर्वोत्तम क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करे। (एमओपीटी द्वारा सुविचारित किए जाने वाले) कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी के लिए आधार भी भेजें।</p>	<p>एमओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो की प्रत्येक श्रेणी की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार किया है। प्रतिशत हिस्सेदारी के लिए आधार ट्रेड से संभावित मांग पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है।</p> <p>प्रतिशत हिस्सेदारी नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-</p> <table><tr><th>कार्गो का प्रकार</th><th>प्रतिशत हिस्सेदारी</th></tr><tr><td>स्टील और बैग वाला</td><td>22%</td></tr><tr><td>अन्य ब्रेक बल्क कार्गो</td><td>13%</td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक</td><td>22%</td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि</td><td>40%</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>3%</td></tr><tr><td>कुल</td><td>100%</td></tr></table>	कार्गो का प्रकार	प्रतिशत हिस्सेदारी	स्टील और बैग वाला	22%	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	13%	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	22%	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	40%	कंटेनर	3%	कुल	100%				
कार्गो का प्रकार	प्रतिशत हिस्सेदारी																			
स्टील और बैग वाला	22%																			
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	13%																			
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	22%																			
शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	40%																			
कंटेनर	3%																			
कुल	100%																			
(ख)	सर्वोत्तम क्षमता गणना में परिकल्पित प्रहस्तन दरें स्टील और बैग कार्गो के लिए 8,000 टन प्रतिदिन, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 7,000 टन प्रतिदिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 12,000 टन प्रतिदिन आदि और कंटेनरों के लिए 20 टीईयू प्रतिदिन है। उपर्युक्त प्रहस्तन पैरामीटरों का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट किया गया है। एमओपीटी यह भी स्पष्ट करे कि एमओपीटी द्वारा सुविचारित उपर्युक्त प्रहस्तन दरें 1 एचएमसी अथवा 2 एचएमसी के संदर्भ में हैं क्योंकि एमओपीटी ने सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 2 एचएमसी की तैनाती का प्रस्ताव किया है।	<p>[पत्तन ने इस बिन्दु का जवाब नहीं दिया है।]</p> <p>तथापि, एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में यथा प्रेषित 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार 1 बर्थ के साथ-साथ प्रहस्तन मानकों के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-</p> <table><tr><th>कार्गो का प्रकार</th><th>मानकों के अनुसार प्रहस्तन दर प्रति बर्थ</th><th>सुविचारित प्रहस्तन दर प्रति बर्थ</th></tr><tr><td>स्टील और बैग वाला</td><td>4000 टन/दिन</td><td>8000 टन/दिन</td></tr><tr><td>अन्य ब्रेक बल्क कार्गो</td><td>2500 टन/दिन</td><td>5500 टन/दिन</td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक</td><td>7500 टन/दिन</td><td>12000 टन/दिन</td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि</td><td>10000</td><td>12000 टन/दिन</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>25 फेरे/घंटा (यह मानक आरएमक्यूसी के</td><td>25 फेरे/घंटा</td></tr></table>	कार्गो का प्रकार	मानकों के अनुसार प्रहस्तन दर प्रति बर्थ	सुविचारित प्रहस्तन दर प्रति बर्थ	स्टील और बैग वाला	4000 टन/दिन	8000 टन/दिन	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	2500 टन/दिन	5500 टन/दिन	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	7500 टन/दिन	12000 टन/दिन	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	10000	12000 टन/दिन	कंटेनर	25 फेरे/घंटा (यह मानक आरएमक्यूसी के	25 फेरे/घंटा
कार्गो का प्रकार	मानकों के अनुसार प्रहस्तन दर प्रति बर्थ	सुविचारित प्रहस्तन दर प्रति बर्थ																		
स्टील और बैग वाला	4000 टन/दिन	8000 टन/दिन																		
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	2500 टन/दिन	5500 टन/दिन																		
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	7500 टन/दिन	12000 टन/दिन																		
शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	10000	12000 टन/दिन																		
कंटेनर	25 फेरे/घंटा (यह मानक आरएमक्यूसी के	25 फेरे/घंटा																		
(ग)	बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 30,000 टन पार्सल आकार से अधिक पोत के लिए शुष्क बल्क (खाद्यान्न तथा उर्वरक) के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, बल्क कार्गो तथा स्टील एवं बैग कार्गो के लिए 4,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,500 टन प्रतिदिन निर्धारित करते हैं। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित उपर्युक्त आउटपुट मानक 20 टन लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्याओं कुल 60 टन की तैनाती के संदर्भ में हैं। उसके विपरीत कि एमओपीटी का प्रस्ताव सामान्य कार्गो तथा कंटेनरों के लिए 2 एचएमसी परिकल्पित करता है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए गए हैं:-																			

		साथ समर्पित कंटेनर टर्मिनल के लिए है)	
		एमओपीटी ने बाद वाले प्रश्न पर स्पष्ट किया है कि प्रत्येक 100 टन की 2 एचएमसी एक बर्थ में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है।	
(ग)	(i) एमओपीटी तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित एचएमसी की क्षमता दर्शाएं।	प्रहस्तन दर व्यावहारिक विचारों के आधार पर सुविचारित की गई है। एमओपीटी द्वारा फेस की गई समय कार्गो निकासी के मामले में है। सुगम कार्गो निकासी होपसेट और वास्को के बीच रेलवे लाइन डबल होने के बाद ही होगी। रेलवे ने डबल करने के कार्य को शुरू और पूरा करने के लिए कोई समय निर्धारित नहीं किया है। इसका पत्तन प्रहस्तन क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। 2 एचएमसी 100 टन क्षमता प्रत्येक के साथ एक बर्थ के लिए तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया है।	
	(ii) इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा पीपीपी मोड के अंतर्गत एचएमसी के लिए वीओसीपीटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय 20 टन प्रत्येक की लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्याओं की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन दर पर विचार किया था। शुष्क बल्क कार्गो के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर 12,500 टन प्रतिदिन है, स्टील और बैग कार्गो (ब्रेक बल्क) के लिए 6,000 टन प्रतिदिन और अन्य बल्क ब्रेक कार्गो के लिए 3,750 टन प्रतिदिन है। यह पारादीप पत्तन न्यास में 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा जांच किए गए बिन्दु पर आधारित है और 100 टन एचएमसी की तैनाती को शामिल करते हुए न्यू मंगलूर पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और वीओसीपीटी तथा वीपीटी के अपफ्रंट मामलों में भी, वीओसीपीटी आदि से संबंधित मामलों में लागू भी किया गया था। इसलिए, एमओपीटी 100 टन एचएमसी की तैनाती वाले अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में परिकल्पित स्तर पर एचएमसी के लिए सुधार किए गए प्रहस्तन दर पैरामीटरों पर विचार करें। उपर्युक्त प्रहस्तन दर 100 टन की 1 एचएमसी के लिए है। यदि एमओपीटी सामान्य कार्गो/कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 2 बर्थ पर 2 एचएमसी की तैनाती परिकल्पित करता है तो सर्वोत्तम क्षमता गणना को इसके प्रभाव को लेने की जरूरत है।		
(घ)	कंटेनर की प्रहस्तन दर 20 फेरे/घंटा प्रति एचएमसी पर विचार किए जाने का आधार स्पष्ट करें तथा औचित्य बताएं।	कंटेनरों के लिए, टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 25 फेरे/घंटा पर विचार किया गया है। तथापि, यह संभव नहीं होगा कि हारबर मोबाइल क्रेन का इस्तेमाल करते हुए 25 फेरे/घंटा प्रहस्तन किया जाए।	
(ङ)	अन्य कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता (9.47 मिलियन टन और 2,45,280 टीईयू) के संदर्भ में अन्य सामान्य कार्गो तथा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए बर्थ की 350 मीटर लम्बाई पर विचार करने का औचित्य बताएं।	वर्तमान प्रस्ताव में, बर्थ की लम्बाई को कम किया गया है। [संशोधित प्रस्ताव में 600 मीटर की कुल बर्थ लम्बाई अर्थात् 300 मीटर प्रत्येक बर्थ परिकल्पित किया गया है]	
(ग)	पूंजी लागत अनुमान:		
(i)	2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला उतराई टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों तथा प्रहस्तन उपस्कर की सूची निर्धारित करते हैं। एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल निर्माण लागत में बर्थ अपरन तथा पहुंचमार्ग की पूंजी लागत, स्थानांतरण टावर, वैगन लदाई तथा ट्रक लदाई स्टेशन, बिल्डिंग, कन्वेयर गेलेरी और सिविल निर्माण लागत की सूची में निर्धारित मार्शलिंग यार्ड शामिल नहीं किया गया है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित उपस्कर लागत में दिशानिर्देशों में सूचीबद्ध क्रेन - 2 सं., पेलोडर तथा डोजर - 4 सं. शामिल नहीं किए गए हैं। दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल तथा उपस्कर मर्दों की सूचना से विपथन के कारण स्पष्ट करें और औचित्य बताएं।	(क). संयुक्त सुनवाई के दौरान प्राप्त हुए इनपुटों के आधार पर, पूंजी लागत अनुमान संशोधित कर ₹ 950 करोड़ कर दिया गया है। इसमें बर्थ की लागत, भंडारण यार्ड तथा स्थानांतरण शैड शामिल हैं। (ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर सिवाय 2 एचएमसी के दिशानिर्देशों के अनुसार ही संशोधित किए गए हैं जो लेवल लफिंग क्रेनों की 3 संख्या के स्थान पर प्रति बर्थ विचार किया गया है।	
(ii)	(क). 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों की सूचना निर्धारित करते हैं। कंटेनर सहित सामान्य कार्गो के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल निर्माण लागत में बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग, भंडारण यार्ड और स्थानांतरण शैड शामिल नहीं किया गया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की सूची से विपथन के कारण स्पष्ट करें और औचित्य बताएं।	(ग). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मानक सूची से विपथनों का संशोधित अनुमान तैयार करते समय अनुपालन किया गया है।	
	(ख). अन्य उपस्कर जिसमें 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 4 संख्या, 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 2 संख्या और 10 टन पे लोडरों की 2 संख्या के अलावा बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की सूची बताएं। उसके विपरीत, एमओपीटी ने सामान्य कार्गो तथा कंटेनर की पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 5 संख्या, 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 3 संख्या, 10 टन पे लोडरों की 5 संख्या और 1 रीच स्टेकर पर विचार किया है। एमओपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन उपस्कर की सूची से विपथन के कारण स्पष्ट करें और प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की अधिक संख्या पर विचार करने का औचित्य बताएं।	हाल ही की लागत पर विचार करते हुए सिविल लागत निर्धारित की गई है।	
(iii)	(क) कोयला टर्मिनल एवं सामान्य कार्गो के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल तथा इलैक्ट्रिकल पूंजी लागत में सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्यों के तहत इलैक्ट्रिकल	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्य की मानक सूची से विपथन रेक्टिफाई किया गया है और संशोधित अनुमान तैयार करते समय मानकों का अनुपालन किया गया है।	

	आवश्यकताएं, पर्यावरणीय अपग्रेडेशन, सुरक्षा प्रणालियां, सबस्टेशन शामिल है। एमओपीटी द्वारा शामिल की गई ये मदें अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मानक सूची के अनुसार नहीं पाए गए हैं। एमओपीटी दिशानिर्देशों से विपथन के कारण स्पष्ट करें।	
	(ख) पत्तन ने उपस्कर प्रहस्तन की पूंजी लागत का अनुमान लगाने के समय डीजल लोकोमोटिव की पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। उक्त मद 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर की सूची के अनुसार नहीं है। एमओपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर की मानक सूची से विपथन के कारण स्पष्ट करें। कोयला प्रहस्तन के लिए डीजल लोकोमोटिव की 50 प्रतिशत पूंजी लागत और सामान्य कार्गो के लिए 50 प्रतिशत पर विचार करने का औचित्य बताएं।	[पत्तन ने इस बिन्दु का जवाब नहीं दिया है।]
	(ग) एमओपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार सिविल तथा उपस्कर पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विविध लागत का अनुमान लगाया है। उसके अलावा, ₹ 5 करोड़ प्रत्येक की विविध लागत सिविल निर्माण लागत के अंतर्गत कोयला प्रहस्तन और सामान्य कार्गो के लिए अनुमानित किया गया है। एमओपीटी कारण स्पष्ट करें और कोयला प्रहस्तन तथा सामान्य कार्गो जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं है, के लिए ₹ 5 करोड़ प्रत्येक की विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	[पत्तन ने इस बिन्दु का जवाब नहीं दिया है।] (संशोधित लागत विवरण से देखा गया है कि विविध पूंजी लागत के रूप में अनुमानित सिविल तथा उपस्कर पूंजी लागत के 5 प्रतिशत के अलावा, एमओपीटी ने मूल प्रस्ताव में अनुमानित ₹ 5 करोड़ के स्थान पर सिविल कार्य में ₹ 10 लाख की विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया था।)
(iv)	पत्तन ने सिविल लागत और उपस्कर लागत के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दर के समर्थन में कोई दस्तावेज नहीं भेजे हैं। प्रस्ताव में इकाई दर का वैधीकरण करने वाले कोई दस्तावेज भी शामिल नहीं किए गए हैं। एमओपीटी सिविल पूंजी लागत और उपस्कर पूंजी लागत के अनुमानों के औचित्य के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशन, बाजार दरों की प्रतियां भेजें।	
(v)	एमओपीटी मौजूदा बाजार स्थिति दर्शाने के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत की पुष्टि करें।	पूंजी लागत मौजूदा बाजार स्थिति को दर्शाती है।
(vi)	एमओपीटी स्पष्ट करें कि क्या सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पूंजी लागत में सुविचारित रीच स्टेकर सामान्य कार्गो अथवा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक है। यह भी स्पष्ट करें कि क्या सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए परिकल्पित सभी उपस्कर कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक हैं। यदि नहीं, तो पत्तन बहुउद्देशीय कार्गो तथा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक पूंजी लागत को पृथक्कृत करें और प्रचालन लागत तथा वार्षिक राजस्व अपेक्षा अनुमानों को उपयुक्ततः संशोधित करें। इस प्रयोजन के लिए, एमओपीटी, यदि आवश्यक हो तो, पारादीप पत्तन न्यास में कंटेनर सहित बहुउद्देशीय कार्गो के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए आदेश सं. टीएमपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010 का अवलोकन करें।	[पत्तन ने इस बिन्दु का जवाब नहीं दिया है।] [यह देखा गया है कि संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी ने प्रत्येक स्टेकर पर विचार नहीं किया है।]
(घ)	प्रचालन लागत:	
(i)	बिजली तथा ईंधन लागत (कोयला प्रहस्तन):	
	2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक प्रचालन लागत में डीजल उपभोग के लिए अनुमान लगाने हेतु कोई मानक निर्धारित नहीं करते हैं। एमओपीटी बिजली लागत के अलावा ईंधन (डीजल) पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। 50 प्रतिशत उपयोग अर्थात् 45 लिटर/घंटा पर डीजल उपभोग पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	संशोधित प्रस्ताव में, केवल ईंधन लागत 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचारित की गई है।
(ii)	बिजली और ईंधन लागत (सामान्य कार्गो):	
	(क). एमओपीटी 100 इकाईयां प्रति क्रेन पर एचएमसी के लिए बिजली लागत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। आपफ्रंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010 में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित 100 टन एचएमसी के लिए ईंधन का उपभोग अन्य मामलों में 100 टन एचएमसी के लिए सुविचारित बिजली उपभोग के अनुसार 70 लिटर प्रति घंटा है। इसलिए, एमओपीटी पीपीटी तथा अन्य आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित उपभोग स्तर के अनुसार 100 एचएमसी के लिए बिजली उपभोग को संशोधित करने पर विचार करें।	संशोधित प्रस्ताव में, केवल ईंधन लागत टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचारित की गई है।
	(ख) एमओपीटी रीच स्टेकर के लिए 15 लिटर/घंटा की दर से ईंधन उपभोग पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	(पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में रीच स्टेकर तथा डीजल लोकोमोटिव पर विचार नहीं किया है।)
	(ग) डीजल लोकोमोटिव के लिए 90 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन उपभोग पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। कोयला प्रहस्तन के लिए 50 प्रतिशत उपयोग और	

	सामान्य कार्गो के लिए 50 प्रतिशत आबंटित करने का आधार स्पष्ट करें।	
(iii)	बिजली तथा ईंधन लागत (कंटेनर):	
	(क) प्रत्येक टीईयू प्रहस्तन करने के लिए एचएमसी हेतु बिजली और ईंधन दोनों पर विचार करने का कारण बताएं।	संशोधित प्रस्ताव में, केवल ईंधन लागत टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचारित की गई है।
	(ख) एमओपीटी ने 8 इकाईयां/टीईयू की बिजली लागत पर विचार किया है जोकि दो एचएमसी का दिखाई देता है। कंटेनर टर्मिनल के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 8 इकाईयां/टीईयू का बिजली उपभोग मानक घाट क्रेन की तैनाती के संदर्भ में है और 4 लिटर प्रति टीईयू का ईंधन उपभोग मानक 2008 दिशानिर्देशों में परिकल्पित अन्य अनुषंगी उपस्कर जैसे रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन, रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन के संदर्भ में है। एमओपीटी के मामले में, पत्तन ने कंटेनर टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार रीच स्टेकर, फोर्क लिफ्ट औजारों जैसे कुछ अनुषंगी उपस्कर के अलावा एचएमसी की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इसलिए, 4 इकाईयां/टीईयू पर बिजली उपभोग का अनुमान लगाने की प्रासंगिकता स्पष्ट करें। चूंकि एचएमसी तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, कंटेनर प्रहस्तन के लिए एचएमसी के प्रचालन हेतु ईंधन लागत इसके मामले में अधिक प्रासंगिक हो सकता है। एमओपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में बिजली और कंटेनर की ईंधन लागत के अनुमानों को संशोधित करने पर विचार करें।	
	(ग) ₹ 7.00 प्रति इकाई और ₹ 60 प्रति लिटर की दर से बिजली और डीजल की इकाई दर पर विचार किए जाने को पिछले 4 महीनों के बिल के लिए प्रासंगिक बिल की प्रति के साथ प्रमाणित करें।	एमओपीटी ने बाद में हाल ही के डीजल बिलों की प्रतियां भेजी थी।
(iv).	मूल्यहास:	
	(क). एमओपीटी ने कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुसार 3.34 प्रतिशत की दर से सिविल पूंजी लागत और 10.34 प्रतिशत की दर से उपस्कर प्रहस्तन पर मूल्यहास का अनुमान लगाया है। तथापि, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 कम्पनी कार्य मंत्रालय द्वारा घोषित किया गया है जो मूल्यहास के परिकलन के लिए सुविचारित की जाने वाली परिसंपत्ति के उपयोग का सुझाव देता है। इसलिए, एमओपीटी कम्पनी अधिनियम, 2013 के तहत लागू मूल्यहास दर की समीक्षा करें और संशोधन करें, यदि आवश्यक हो। यह बिन्दु कोयला प्रहस्तन एवं सामान्य कार्गो दोनों के लिए परिसंपत्तियों के मूल्यहास का अनुमान लगाने के लिए प्रासंगिक है।	सिविल परिसंपत्तियों के लिए 3.34 प्रतिशत और अभियांत्रिक परिसंपत्तियों के लिए 10.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित मूल्यहास उचित हैं।
	(ख). एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्य से संबंधित पूंजी लागत में इलैक्ट्रिकल उपस्कर, पर्यावरणीय अपग्रेडेशन, सुरक्षा प्रणाली और सबस्टेशन की पूंजी लागत शामिल है। एमओपीटी पुष्टि करें कि क्या सिविल लागत पर एमओपीटी द्वारा लागू की गई मूल्यहास दर उपर्युक्त मदों पर लागू होगी।	पत्तन ने इस बिन्दु का जवाब नहीं दिया है। (संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने सिविल कार्य से संबंधित पूंजी लागत में इलैक्ट्रिकल इलैक्ट्रिकल उपस्कर, पर्यावरणीय अपग्रेडेशन, सुरक्षा प्रणाली और सबस्टेशन की पूंजी लागत पर विचार नहीं किया है।)
(v)	लाइसेंस शुल्क:	
	(क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार अनुमानित किया जाना चाहिए। ₹ 567/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह की दर से लाइसेंस शुल्क की इकाई दर पर विचार करने का आधार पत्तन के मौजूदा दरमान से एमओपीटी द्वारा अंगीकृत प्रासंगिक दर का संदर्भ देते हुए दर्शाएं। मौजूदा दरमानों के अनुसार लागू वृद्धि कारक, यदि कोई हो, और आधार लाइसेंस शुल्क पर लागू किया जाना भी दर्शाएं।	एमओपीटी के लिए निर्धारित मौजूदा लाइसेंस शुल्क ₹ 520/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह है। 9 प्रतिशत की पेंशन लेवी इसपर लागू की जाएगी। तदनुसार, दर ₹ 567 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह परिगणित होती है। यह दर रिक्लेम किए जाने वाले जल क्षेत्र पर भी लागू होगी। एमओपीटी द्वारा अवार्ड की गई अन्य पीपीपी परियोजनाओं में इसका अनुसरण किया गया है।
	(ख) एमओपीटी स्पष्ट करें कि कैसे दर, यदि एमओपीटी के दरमान से अंगीकृत की गई है, सफल बीओटी प्रचालक द्वारा अभी रिक्लेम की जाने वाली 75 एकड़ भूमि के बैकअप क्षेत्र के लिए प्रासंगिक है।	
(ड)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और कार्गो प्रहस्तन प्रभार:	
(i)	(क) 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुबंध III और IV का पैरा 2 विनिर्दिष्ट करता है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार निर्धारित कुल राजस्व अपेक्षा को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक प्रतिशत के अनुसार तीन प्रशुल्क समूहों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, विविध तथा भंडारण प्रभार में प्रभाजित किया जाना है और उसके बाद वैयक्तिक प्रशुल्क मदों के लिए दरें निर्धारित की जानी हैं। उसके विपरीत, एमओपीटी कोयला टर्मिनल, सामान्य कार्गो के लिए औसत प्रशुल्क पर पहुंचा है और सर्वोत्तम क्षमता में कोयला टर्मिनल और सामान्य कार्गो टर्मिनल (कार्गो-वार) के लिए निर्धारित	वार्षिक राजस्व अपेक्षा और कार्गो प्रहस्तन प्रभार टीएमपी की अपेक्षाओं के आधार पर दोबारा परिगणित किए गए हैं। हमारे पूर्व प्रस्ताव में टीएमपी द्वारा उल्लिखित सभी कमियों को सुधार लिया गया है। पोत पैरामीटरों का आधार हमारी पिछली परियोजना नामतः बर्थ सं. 7 के लिए यथा पहले परिगणित अंगीकृत किया गया है और टीएमपी द्वारा सहमति व्यक्त की गई थी।

	कुल एआरआर से विभाजित करते हुए और तीन प्रशुल्क समूहों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, विविध तथा भंडारण प्रभार में औसत प्रशुल्क प्रभाजित किया गया है। एमओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है और अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार भी नहीं है। एमओपीटी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार और अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार सभी कार्गो श्रेणियों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के परिकलन को संशोधित करें।	
	(ख) सामान्य कार्गो के लिए एआरआर ₹ 77.58 करोड़ पर मूल्यांकित किया गया है (प्रस्ताव का पृष्ठ 12)। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रत्येक कार्गो अर्थात् स्टील और बैग कार्गो, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, शुष्क बल्क कार्गो (खाद्यान्न तथा उर्वरक) और शुष्क बल्क कार्गो (चूनापत्थर, खनिज) के लिए कैसे प्रशुल्क सीमा प्रस्ताव के पृष्ठ 13 पर दी गई तालिका में पहुंचा गया है क्योंकि विस्तृत गणना नहीं भेजी गई है।	
	(ग) सामान्य कार्गो और कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार पर पहुंचने के लिए, एमओपीटी ने प्रहस्तित किए जाने के संभावित प्रत्येक सामान्य कार्गो और कंटेनर की प्रतिशत हिस्सेदारी, प्रहस्तन दर के संदर्भ में कार्गो कार्य दिवसों पर विचार करते हुए घटकवार प्रशुल्क सीमाएं परिकलित नहीं की हैं। इसके अलावा, विदेशी/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी भी सामान्य कार्गो/कंटेनर एवं कोयला के प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण में भी विचार नहीं किया गया है। चूंकि ताप कोयले के सिवाय तटीय कार्गो, पीओएल सहित कच्चा तेल तथा लौह अयस्क एवं लौह अयस्क गुट्टिकाएं सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत प्राप्त कर रहे हैं, इसलिए तटीय रियायत के प्रभाव को प्रहस्तन दर पर पहुंचने के समय विचार किए जाने की जरूरत है। इसलिए, एमओपीटी प्रहस्तन दर के परिकलन को दोबारा देखे और परिकलन में जरूरी संशोधन करें। एमओपीटी इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश देखे जोकि वेबसाइट पर प्रकाशित किए गए हैं जिसमें प्रहस्तन प्रभार पर पहुंचने का विस्तृत परिकलन दिया गया है।	
(ii)	प्रस्ताव के पृष्ठ 12 पर, पत्तन ने बहुउद्देशीय कार्गो के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार सिविल तथा उपस्कर पूंजी लागत पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, बीमा लागत, मूल्यह्रास और अन्य व्ययों का अनुमान लगाया है। प्रस्ताव के पृष्ठ 14 में, सामान्य कार्गो के लिए सिविल तथा उपस्कर पूंजी लागत की समान पूंजी लागत पर विचार करते हुए, एमओपीटी ने कंटेनर के लिए प्रचालन लागत पर पहुंचने के लिए कंटेनर टर्मिनल हेतु मानक लागू करते हुए मरम्मतों और अनुरक्षण लागत, बीमा, अन्य व्ययों का दोबारा अनुमान लगाया है। इसी प्रकार, सामान्य कार्गो के भंडारण के लिए अभिचिह्नित 1 लाख वर्ग मीटर के लिए लाइसेंस शुल्क, कंटेनर के लिए सामान्य कार्गो और दोबारा अलग से दो बार अनुमानित किया है। इसके अलावा, सामान्य कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए ₹ 222.37 करोड़ की कुल पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई एवं कंटेनर के एआरआर के निर्धारण के लिए सुविारित किया गया है। इसके परिणामस्वरूप कंटेनर प्रहस्तन के लिए परिकलित एआरआर में सभी लागत तत्वों एवं आरओसीई का दोहरीकरण हुआ है। एमओपीटी अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे और संशोधन करें। जैसाकि पहले सुझाव दिया गया था, एमओपीटी, यदि जरूरी हो, सामान्य कार्गो तथा कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक पूंजी लागत को पृथक्कृत करने पर विचार करे और अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचे जैसा पीपीटी आदेश सं. टीएमपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010 के मामले में किया गया है।	संशोधित प्रस्ताव में, लागत टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचारित की गई है।
(च)	भंडारण प्रभार परिकलन:	
(i)	प्रस्ताव के पृष्ठ 7 पर कोयला कार्गो के भंडारण प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा ₹ 3.40 प्रति टन परिकलित की गई है। इसके प्रस्ताव के पृष्ठ 8 पर, स्लैब-वार भंडारण प्रभार 0-15 दिनों के लिए शून्य, 16वें - 20वें दिन के लिए ₹ 15 प्रति टन और इसी तरह आगे दर्शाया गया है। स्लैब-वार दर पर पहुंचने के लिए ₹ 3.40 प्रति टन की दर और प्रस्ताव स्लैब-वार दर के बीच कोई अंतर्संबंध दिखाई नहीं देता है। सामान्य कार्गो तथा कंटेनर के मामले में, भंडारण के लिए औसत प्रशुल्क सीमा प्रति टन आधार पर निर्धारित की गई है। यह प्रतिदिन आधार पर दर निर्धारित करने के लिए इकाई दर में कोई समायोजन किए बिना प्रतिदिन अथवा उसका भाग आधार पर टन (सामान्य कार्गो के लिए)/प्रति टीईयू (कंटेनर के लिए) क अनुसार प्रस्तावित किया गया है। एमओपीटी पत्तन द्वारा प्रस्तावित (किए जाने वाले) संशोधित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए परिकल्पित आकर्षित करने की संभाव वाला प्रत्येक कार्गो	संशोधित प्रस्ताव में पत्तन पर कार्गो के औसत विराम पर विचार करते हुए भंडारण प्रभारों दोबारा गणना की गई है।

	समूह की सर्वोत्तम क्षमता, प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार पर विचार करते हुए कोयले, सामान्य कार्गो (कार्गो-वार) और कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजे। भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा अंगीकृत प्रत्येक पैरामीटर/आधार भी स्पष्ट करें।	
(ii)	एमओपीटी में कोयला, स्टील और बैग कार्गो, अन्य बल्क कार्गो का वास्तविक औसत विराम समय, इनमें से प्रत्येक के दिवसों की औसत संख्या, पिछले तीन वर्षों में अपने दरमान में निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो के बारे में बताएं।	[पत्तन ने इस बिन्दु का कोई जवाब नहीं दिया है।]
(छ)	बर्थ किराया गणना:	
(i)	बर्थ किराया गणना में, एमओपीटी ने पेनामेक्स पोतों के लिए 75,000 टन और हैंडीमेक्स पोतों के लिए 45,000 टन की औसत डीडब्ल्यूटी पर विचार किया है। 1,00,000 डीडब्ल्यूटी के केपसाइज पोतों की संभावना के बारे में हमारी पूर्व टिप्पणी के मद्देनजर कि साध्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 57 के अनुसार एमओपीटी में चैनल के कैपिटल निकर्षण के बाद प्रहस्तित किया जा सकता है, एमओपीटी बर्थ किराया गणना में भी पोत की इस श्रेणी विचार करने के लिए जांच करें।	केपसाइज पोतों का प्रहस्तन डुबाव/गहराई उपलब्धता के लेखा पर वर्तमान में संभव नहीं है।
(ii)	पोत पैरामीटरों अर्थात् पोत का डीडब्ल्यूटी, पेनामेक्स पोतों और हैंडीमेक्स पोतों का औसत पार्सल आकार का आधार, कंटेनरों सहित कोयला तथा सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए एमओपीटी द्वारा अंगीकृत पोतों का जीआरटी स्पष्ट करें।	पोत पैरामीटर और बर्थ किराया प्रभारों की गणना का आधार संशोधित प्रस्ताव में दिए गए हैं।
(iii)	पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के दौरान एमओपीटी बर्थ पर प्रहस्तित सामान्य कार्गो पोतों और कोयले के डीडब्ल्यूटी, पार्सल आकार, औसत जीआरटी के संदर्भ में बर्थ किराये के निर्धारण के लिए अंगीकृत पोत पैरामीटरों का औचित्य बताएं।	
(iv)	इस प्राधिकरण ने एमओपीटी सहित अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में बर्थ किराया प्रभारों को अनुमोदित करते समय पूंजी लागत के 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत की अनुमति दी थी। इसलिए एमओपीटी प्रचालन लागत के अनुमानन में इस तत्व को शामिल करने पर विचार करें।	पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत पर विचार करें।
(v)	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का जोड़, मूल्यहास और बर्थ निर्माण एवं निकर्षण की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई इसके प्रस्ताव के पृष्ठ 9 में अनुमानित ₹ 60.20 करोड़ के एआरआर के स्थान पर ₹ 38.94 करोड़ आएगा। आंकड़ों में अस्थिरता को ठीक किए जाने की जरूरत है।	प्रस्ताव संशोधित किया गया है।
(vi)	जीआरटी घंटों पर पहुंचने के लिए, एमओपीटी ने विभिन्न कार्गो मर्दों की प्रहस्तन दर, विभिन्न कार्गो समूहों के लिए बर्थ पर पोत का विराम जोकि विभिन्न कार्गो की प्रहस्तन दर में अन्तर की वजह से भिन्न होगा, पर विचार नहीं किया है। एमओपीटी ने बर्थ किराया गणना में विदेशी तथा तटीय पोतों की हिस्सेदारी और तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया था। एमओपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के मद्देनजर और एमओपीटी सहित अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण पर विचार करते हुए बर्थ किराया गणना संशोधित करें। ऐसा करते समय, एमओपीटी के मौजूदा प्रस्ताव में दो कारक कि वहां पर दो बर्थ हैं, इन्हें बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन किए जाने के समय लिया जाना चाहिए।	प्रस्ताव संशोधित किया गया है।
(ज)	अतिरिक्त पत्तन देयताएं:	
(i)	(क) पत्तन ने 825 मीटर लम्बाई के ब्रेक वॉटर के निर्माण के लिए सफल बीओटी प्रचालक द्वारा ₹ 379.38 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। एमओपीटी स्पष्ट करे कि क्या प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल अगले 30 वर्षों की अवधि में इस निवेश का अकेला लाभार्थी होगा।	सफल बीओटी प्रचालक ब्रेकवाटर पर निवेश का अकेला लाभार्थी होगा।
	(ख) स्पष्ट करें कि क्या यह संविधि प्रचालक को पत्तन देयताएं वसूल करने की अनुमति देती है। यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या एमओपीटी के दरमानों में निर्धारित पत्तन देयताएं भी प्रचालक द्वारा संग्रहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित पत्तन देयताओं के अलावा बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल पर आने वाले पोतों पर भी लागू होगा?	अतिरिक्त पत्तन देयताएं इन प्रस्तावित बर्थों पर आने वाले पोतों पर ही देय होंगे और पततन के अन्य बर्थों पर देय नहीं होंगे। हम महसूस करते हैं कि बर्थ किराया प्रभारों को अतिरिक्त पत्तन देयताओं के साथ मिलाना बेहतर नहीं होगा क्योंकि प्रभार विभिन्न प्रयोजनों के लिए संग्रहीत किए जाते हैं। तथापि, टीएएमपी ब्रेकवाटर की लागत की वसूली के लिए उपयुक्त प्रभार का निर्णय ले।
	(ग) यह देखा गया है कि मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उनके प्रस्ताव के संदर्भ में चेन्नई पत्तन न्यास के मामले में, प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत किए जाने के लिए परिकल्पित ब्रेक वॉटर की निर्माण लागत सीएचपीटी के प्रस्ताव के आधार पर बर्थ किराया परिकलन में शामिल किया गया है (आदेश सं. टीएएमपी/47/2009-सीएचपीटी दिनांक 3 मार्च 2010 देखें)। एमओपीटी अतिरिक्त पत्तन देयताओं का प्रस्ताव करने की बजाय सीएचपीटी मेगा कंटेनर टर्मिनल के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण को अंगीकृत करने पर विचार करें।	

(ii)	अतिरिक्त पत्तन देयताओं पर पहुंचने के लिए प्रस्ताव के पृष्ठ 15 में, एमओपीटी ने सामान्य कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी अर्थात् स्टील और बैग कार्गो 58 प्रतिशत, कंटेनरों सहित अन्य ब्रेक बल्क कार्गो 8 प्रतिशत, शुष्क बल्क कार्गो (खाद्यान्न तथा उर्वरक) 14 प्रतिशत और शुष्क बल्क कार्गो (चूनापत्थर और खनिज) 12 प्रतिशत और दोबारा कंटेनर 8 प्रतिशत पर विचार किया है। एमओपीटी कार्गो की उपर्युक्त प्रतिशत हिस्सेदारी अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करे। उपर्युक्त प्रतिशत लागू करते हुए, एमओपीटी सामान्य कार्गो की कुल भार क्षमता 2.29 एमटीपीए पर पहुंचा है और पत्तन देयताओं के परिकलन में इसपर विचार किया गया है। अन्य कार्गो के लिए 2.29 एमटीपीए की क्षमता 9.47 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता और इसके प्रस्ताव के पृष्ठ 11 और 14 पर एमओपीटी द्वारा मूल्यांकित 2,45,280 टीईयू से मेल नहीं खाती है। प्रस्ताव में विषमता सही करें।	[एमओपीटी ने इस बिन्दु का जवाब नहीं किया है।]
(ज)	कार्यनिष्पादन मानक	
(i)	सर्वोत्तम घाट क्षमता का निर्धारण करने के लिए, पत्तन ने कोयला प्रहस्तन के लिए 35,000 टन प्रतिदिन के आउटपुट मानकों पर विचार किया है। जबकि कोयला प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक पोतों के विभिन्न पार्सल आकार के लिए कोकिंग कोयला (आयात), ताप कोयला (आयात), गैर-कोकिंग कोयला (आयात) और कोक (आयात) के लिए सकल आउटपुट दर प्रस्तावित करते हैं। कोयला प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता में सुविचारित कोयला तथा आउटपुट मानकों का कार्गो विवरण कार्यनिष्पादन मानकों में प्रस्तावित कोयला की विभिन्न श्रेणियों (पोत आकार वार) के कोयला तथा कार्यनिष्पादन मानकों की विभिन्न श्रेणियों के कार्गो विवरण से मेल नहीं खाता है। संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण में, कार्गो मर्चें जिनके लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए गए हैं, सामान्य तौर पर कार्गो मर्चों से मेल खाते हैं जिनके लिए अपक्रंट (संदर्भ) प्रशुल्क अनुसूची जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित होनी चाहिए। एमओपीटी पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों की दोबारा जांच करे और सुनिश्चित करे कि कार्गो विवरण कोयला कार्गो से मेल खाती है जिसके लिए इस प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क का अनुमान मांगा गया है और कार्यनिष्पादन मानकों के रूप में प्रस्तावित सकल आउटपुट दर सर्वोत्तम घाट क्षमता में सुविचारित आउटपुट दर से मेल खाती है।	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित आउटपुट मानकों के अनुसार हैं।
(ii)	स्टेकयार्ड में कोयला तथा कोक के लिए अंतरण भंडारण विराम समय से संबंधित अन्य कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किए जाने का आधार, ट्रक/ट्रेलर/रैकों द्वारा डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय कृपया स्पष्ट करें।	[एमओपीटी ने इस बिन्दु का जवाब नहीं किया है।]
(ट)	छरमान:	
(i)	अनुसूची 3 – कार्गो प्रहस्तन प्रभार: कोयला/कोक के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार अनुसूची 3 में ₹331 प्रति टन पर प्रस्तावित किया गया है जबकि इसके प्रस्ताव के पृष्ठ 7 पर दिया गया परिकलन ₹ 328 प्रति टन की इकाई दर दर्शाता है। एमओपीटी दोबारा देखे और प्रस्ताव में विषमता को दूर करें।	संशोधित दरमान टीएमपी को प्रस्तुत किए गए हैं।
(ii)	अनुसूची 4 – भंडारण प्रभार	
	(क) कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश निःशुल्क अवधि 25 दिन निर्धारित करते हैं। उपर्युक्त मानकों के विपरीत, एमओपीटी ने प्रस्ताव में यार्ड में कोयले के भंडारण के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की थी। एमओपीटी कोयले के लिए 15 दिनों की कम निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करे। एमओपीटी भविष्य में ऐसे मुद्दों से बचने के लिए कम निःशुल्क अवधि के निर्धारण का औचित्य बताए।	संशोधित दरमान टीएमपी को प्रस्तुत किए गए हैं।
	(ख) उपर्युक्त अनुसूची का प्रथम वाक्य कोयला के लिए 20 दिनों की निःशुल्क अवधि निर्धारित करता है। जबकि अनुसूची में, प्रथम स्लैब के लिए निःशुल्क अवधि 0-15 दिनों के लिए प्रस्तावित की गई है। एमओपीटी निःशुल्क अवधि में अस्थिरता को दूर करे।	
	(ग) एमओपीटी ने कंटेनर के लिए ₹ 223 प्रति टीईयू की दर से एकल भूमि किराया प्रभार प्रस्तावित किए हैं। इसने लेवी की अवधि का उल्लेख नहीं किया था क्या यह प्रतिदिन/प्रति सप्ताह आधार पर है। एमओपीटी भंडारण परिकलन से संबंधित हमारे टिप्पणी पर विचार करते हुए लेवी की अवधि दर्शाते हुए प्रस्तावित भंडारण प्रभार संशोधित करें। इसके अलावा, टर्मिनल में कार्गो के विराम की लम्बी अवधि को हतोत्साहित करने के लिए अवरोधक के रूप में भंडारण अवधि में वृद्धि के साथ स्लैब-वार टेलीस्कोपिक भंडारण प्रभार का प्रस्ताव करने पर विचार करें।	दरमान में प्रस्तावित ₹ 223 प्रति टीईयू के कंटेनर भूमि प्रभारों को प्रस्तावित स्लैब-वार दरों के मद्देनजर नजरअंदाज करें।

(घ) एमओपीटी यह भी दर्शाए कि क्या प्रस्तावित भंडारण प्रभार लदे हुए कंटेनर एवं खाली कंटेनर दोनों पर लागू होगा। एमओपीटी अपने मसौदा प्रस्तावित दरमान में स्थिति को उपयुक्ततः शामिल करें।	संशोधित दरमान टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया है। कंटेनरों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार में लदे हुए एवं खाली कंटेनर दोनों शामिल होंगे।
--	--

9.1. हमारे प्रश्नों पर अपने प्रत्युत्तर में पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित, एमओपीटी ने अपना प्रस्ताव दोबारा तैयार किया था और अपने पत्र दिनांक 11 जुलाई 2014 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 जुलाई 2014 की प्रमुख विशेषताएं नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

- (i) (क) बर्थ लम्बाई (2 बर्थ) 700 मीटर से कम करके 600 मीटर की गई है। दोनों बर्थ सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए होंगे और कोई समर्पित कोयला बर्थ नहीं होगा। प्रत्येक बर्थ 300 मीटर लम्बा होगा और कंटेनरों सहित सभी प्रकार के सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल किया जाएगा।
- (ख) मुरुगांव पत्तन ने दोहराया है कि इसने चैनल को गहरा करने के लिए कोई योजनाएं नहीं बनाई थीं। इसलिए, निकट भविष्य में पत्तन में प्रहस्तित किए जा रहे केपसाइज पोतों का कोई प्रश्न नहीं है।
- (ग) रिकलेम किया जाने वाला क्षेत्र और भंडारण क्षेत्र इसके मूल प्रस्ताव में यथा परिकल्पित बनाए रखा गया है और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।
- (ii) सर्वोत्तम क्षमता:
- (क) सर्वोत्तम क्षमता मानकों के अनुसार परिगणित की गई है। 2 बर्थों के लिए सर्वोत्तम क्षमता 5.74 एमटीपीए पर निर्धारित की गई है।
- (ख) सर्वोत्तम क्षमता और कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी का निर्धारण करने के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर (श्रेणीवार) निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	% हिस्सेदारी
1.	स्टील और बैग वाला	22%
2.	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	13%
3.	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	22%
4.	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज	40%
5.	कंटेनर	3%
	कुल	100%

- (ग) सर्वोत्तम क्षमता कार्गो-वार निर्धारित की गई है - स्टील तथा बैग वाला कार्गो 1.00 एमटीपीए, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो 0.40 एमटीपीए, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक 1.40 एमटीपीए, शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज 2.50 एमटीपीए और कंटेनरों के लिए 0.44 एमटीपीए कुल मिलाकर 5.74 एमटीपीए।

(iii) पूंजी लागत

संशोधित प्रस्ताव में, सम्पूर्ण परियोजना के लिए कुल पूंजी लागत ₹971.49 करोड़ पर अनुमानित की गई है जिसमें बृहत् तौर पर निम्नलिखित शामिल हैं:-

क्र.सं.	मद	लागत (₹ करोड़ों में)
1.	बर्थ	118.60
2.	निकर्षण	20.00
3.	ब्रेकवाटर	379.39
4.	अन्य सिविल/इलैक्ट्रिकल कार्य	304.00
5.	उपस्कर प्रहस्तन	127.90
6.	विविध लागत	21.60
	कुल	971.49

(iv) प्रचालन लागत

प्रचालन लागत ₹91.18 करोड़ रुप में सुविचारित की गई है और प्रचालन लागत की गणना करने का आधार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

पूँजी लागत की गणना

(₹ करोड़ों में)

	समूह	मानक	राशि
1.	ईंधन 100 टन एचएमसी - 4 सं. 5 टन एफएलटी - 8 सं. 15 टन एफएलटी - 4 सं. पे लोडर 10 टन - 6 सं.	70 लिटर/घंटा/क्रेन = 4 एचएमसी x 70 x 4000 घंटे x ₹ 60/लिटर 8 सं. x 4000 x 7 x ₹ 60 4 सं. x 4000 x 10 x ₹ 60 6 सं. x 4000 x 12 x ₹ 60	6.72 1.34 0.96 1.73
2.	क) सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा अनुरक्षण। ख) पुर्जों सहित अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1 प्रतिशत	3.04 6.40
3.	बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	4.54
4.	मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम के अनुसार, सिविल परिसंपत्तियों के लिए दर - 3.34 प्रतिशत और उपस्कर - 10.34 प्रतिशत	23.37
5.	लाइसेंस शुल्क (3.00 लाख @ वर्ग मी. ₹ 567 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह)	दरमान के अनुसार	20.41
6.	अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5 प्रतिशत	22.67
वार्षिक प्रचालन लागतें			91.18

(v) वार्षिक राजस्व अपेक्षा

- (क). एमओपीटी ने प्रचालन लागत जमा 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ को जोड़ते हुए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) ₹163.73 करोड़ परिगणित किया गया है।
- (ख). अनुमानित एआरआर को स्टील तथा बैग वाला कार्गो ₹28.50 करोड़, अन्य शुष्क बल्क कार्गो ₹11.50 करोड़, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक ₹40.00 करोड़, शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज ₹71.40 करोड़ और कंटेनर के लिए ₹12.40 करोड़ के लिए कार्गो-वार प्रभाजित किया गया है।
- (ग). एआरआर के आधार पर, एमओपीटी ने सिवाय कंटेनर के प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों, विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क सीमा क्रमशः 90 प्रतिशत, 5 प्रतिशत, 5 प्रतिशत के अनुपात में परिकलित की है। कंटेनर के लिए, अनुमानित एआरआर को तीन सेवाओं के लिए क्रमशः 90 प्रतिशत, 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत के अनुपात में प्रभाजित किया गया है। औसत दर उनकी तत्संबंधी कार्गो क्षमता द्वारा प्रत्येक कार्गो श्रेणी में प्रभाजित राजस्व अपेक्षा से विभाजित करते हुए निर्धारित की गई है।

(vi) बर्थ किराया प्रभारों की गणना

- (क). बर्थ के निर्माण तथा अनुरक्षण के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹28.18 करोड़ पर अनुमानित की गई है।
- (ख). बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविचारित पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स पोतों का अनुपात 30 प्रतिशत : 70 प्रतिशत है। पोत पैरामीटरों के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित कुल जीआरटी घंटे 39,73,53,600 जीआरटी घंटे है।
- (ग). एमओपीटी द्वारा अनुमानित बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोत के लिए ₹0.71 प्रति जीआरटी प्रति घंटा है।

(vii) अतिरिक्त पत्तन देयताएं

- (क). पीपीपी प्रचालक द्वारा 825 मीटर के ब्रेकवॉटर का निर्माण करने के लिए पूँजी लागत लगभग ₹379 करोड़ अनुमानित किया गया है जिसका इसके मूल प्रस्ताव में दिया गया है।
- (ख). इस लागत की वसूली के लिए, प्रशुल्क नामतः अतिरिक्त पत्तन देयताएं पीपीपी प्रचालक द्वारा वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस टर्मिनल में आने वाले जलयानों को इस लेवी की अदायगी करनी होगी जो सामान्य पत्तन देयताओं से अधिक होगी जो एमओपीटी द्वारा वसूल किया जाएगा। पत्तन महसूस करता है कि अतिरिक्त पत्तन देयताओं को पृथक मद के रूप में अतिरिक्त बनाए रखा जाए और इसे बर्थ किराया प्रभारों के साथ आमेलित नहीं किया जाए।
- (ग). तदनुसार, अतिरिक्त पत्तन देयताओं को निम्नवत् परिगणित किया गया है:-

क्र.सं.	कुल जीआरटी का परिकलन	
1	बर्थों की क्षमता	5.74 एमटीपीए
2	पोत का प्रकार	पेनामेक्स (30 %)
		हैंडीमेक्स (70%)
3	पेनामेक्स पोतों का औसत डीडब्ल्यूटी	75,000 टन
4	पेनामेक्स पोतों का औसत पार्सल आकार	60,000 टन
5	पेनामेक्स पोत की औसत जीआरटी	45000 टन
6	पेनामेक्स पोतों की सं.	29 सं.
7	पेनामेक्स पोतों का कुल जीआरटी प्रतिवर्ष	1305000 GRT
8	हैंडीमेक्स का औसत डीडब्ल्यूटी	45000
9	औसत पार्सल आकार	40,000 टन
10	पोतों की सं.	100 सं.
11	हैंडीमेक्स पोत का औसत जीआरटी	27000 टन
12	हैंडीमेक्स पोतों के लिए कुल जीआरटी प्रतिवर्ष	2700000 जीआरटी
13	कुल जीआरटी	40,05,000

(घ) अतिरिक्त पत्तन देयताओं का परिकलन:

क्र.सं.	विवरण	(₹ करोड़ों में)
(i)	ब्रेक वॉटर की पूंजी लागत – 825 मीटर	
क	फाउंडेशन के लिए रबल माउण्टेड	34.50
ख	वर्टिकल दीवार के लिए कंक्रीट और सुरक्षा दीवार	250.00
ग	अरमोर सुरक्षा	94.88
	ब्रेकवॉटर की कुल पूंजी लागत (क+ख+ग)	379.38
(ii)	16% आरओसीई	60.70
(iii)	प्रचालन लागत	
क	1% अनुरक्षण व्यय	3.79
ख	3.34% मूल्यह्रास	12.67
	कुल प्रचालन लागत (क+ख)	
(iv)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (ii + iii)	77.16
	कुल जीआरटी	40,05,000
	अतिरिक्त पत्तन देयताएं (₹./जीआरटी)	192.00

(viii) एमओपीटी प्रस्तावित दर निम्नवत् है:-

(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार (कार्गो वार)

क्र. सं.	कार्गो प्रकार	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
		विदेशी (₹.)	तटीय (₹.)
1	शुष्क बल्क खाद्यान्न, उर्वरक, चूनापत्थर, खनिज आदि	258.00 प्रति टन	155.00 प्रति टन
	चूनापत्थर, खनिज आदि	258.00 प्रति टन	155.00 प्रति टन
2	ब्रेक बल्क स्टील और बैग कार्गो	257.00 प्रति टन	154.00 प्रति टन
	अन्य ब्रेक बल्क	260.00 प्रति टन	156.00 प्रति टन
3	कंटेनर	3110 प्रति टीईयू	1866.00 प्रति टन

(ख). भंडारण प्रभार

(i)	निःशुल्क अवधि	
	आयात कार्गो	- 15 दिन
	निर्यात कार्गो	- 25 दिन

(ii) निःशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

	अवधि	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹ में)				दर/टीईयू/दिन अथवा उसका भाग (₹ में)
		स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि	कंटेनर
1	16 से 20 दिन	16.00	16.00	16.00	16.00	275
2	21 से 25 जीवन	32.00	32.00	32.00	32.00	550
3	26वें दिन से आगे	64.00	64.00	64.00	64.00	1100

(ग). विविध प्रभार

विविध प्रभारों में सभी विविध सेवाएं जैसे सुरक्षा प्रभार, साफ-सफाई, भारतोलन और धूल निवारण शामिल होंगे। विविध प्रभार प्रत्येक कार्गो श्रेणियों के लिए ₹14/- प्रति टन और कंटेनर के लिए ₹104 प्रति टीईयू हेतु प्रस्तावित किया गया है।

(घ). अतिरिक्त पत्तन देयताएं

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी (घंटे)	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (₹)
1.	सभी पोत	192.00	115.00

(ङ). बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	0.71	0.43

(ix) एमओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:-

(क) सामान्य कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक

कार्गो का प्रकार	सुविचारित प्रहस्तन दर
स्टील और बैग कार्गो	8000 टन/दिन
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	5500 टन/दिन
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	12,000 टन/दिन
शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि	12000 टन/दिन

(ख) कंटेनर प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक

मेन लाइन पोत	-	25 फेरे/घंटा
फीडर पोत	-	20 फेरे/घंटा

9.2. चूंकि एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 जुलाई, 2014 द्वारा अपना पूरी तरह से संशोधित प्रस्ताव, संशोधित प्रस्ताव की प्रति एमओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा संभावित बीओटी प्रचालकों को परिचालित की गई थी और उन्हें उनकी टिप्पणियां भेजने के लिए 10 दिनों का समय दिया गया था। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन और संभावित बीओटी प्रचालक ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी।

10.1. एमओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 11 जुलाई, 2014 द्वारा प्रेषित संशोधित प्रस्ताव की जांच करने पर और इसके आदेश दिनांक 28 जुलाई, 2014 द्वारा हमारे प्रश्नों का जवाब देते हुए, यह देखा गया था कि हमारे पत्र दिनांक 18 जून 2014 में अस्थिरताएं/अन्तरालों को अभी भी संबोधित नहीं किया गया है। इसलिए, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 7 अगस्त, 2014 द्वारा उसके संशोधित प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने तथा उसके प्रस्ताव में देखे गए प्रमुख अन्तरालों/अस्थिरताओं को संबोधित करते हुए संशोधित प्रस्ताव 11 अगस्त, 2014 से पहले भेजें। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव का समयबद्ध तरीके से निपटान किया जाना है, इसलिए एमओपीटी को विनिर्दिष्ट समयावधि के

भीतर अपेक्षित सूचना भेजने के लिए विशेष रूप से दोबारा अनुस्मारक भेजा गया था। एमओपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि साथ के साथ संशोधित प्रस्ताव की प्रति संभावित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बीओटी प्रचालकों को इस अनुरोध के साथ भेजे कि वे अपनी टिप्पणियां दो दिनों के भीतर इस प्राधिकरण और उसके बाद एमओपीटी को भेजे। एमओपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 जुलाई, 2014 में देखे गए अन्तरालों और इसके अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त, 2014 में एमओपीटी के प्रत्युत्तर के सार को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा प्रश्न उठाया गया सूचना अन्तराल	एमओपीटी द्वारा प्रत्युत्तर
(i).	प्रश्न ख (ii) (ग) (ii): एक बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ जोकि 2 एचएमसी के लिए परिकल्पित किया गया है, पर एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर स्टील और बैग कार्गो के लिए 8000 टन/दिन, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 5500 टन/दिन और शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 12000 टन/दिन है। इसका अर्थ है, एक एचएमसी के लिए यह स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 4000 टन/दिन, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2750 टन/दिन और शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6000 टन/दिन परिगणित होता है। जैसाकि हमारे पूर्व प्रश्न में पहले से उल्लेख किया गया है, इस प्राधिकरण ने न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और वीओसीपीटी तथा वीपीटी, वीओसीपीटी आदि, जो 100 टन एचएमसी की तैनाती परिकल्पित करते हैं, से संबंधित मामलों में शुष्क बल्क कार्गो के लिए 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर 12,500 टन प्रतिदिन, स्टील तथा बैग कार्गो (ब्रेक बल्क) के लिए 6,000 टन प्रतिदिन और अन्य बल्क ब्रेक कार्गो के लिए 3,750 टन प्रतिदिन है। विशेष अनुरोध के बावजूद, एमओपीटी ने 100 टन एचएमसी की तैनाती को शामिल करते हुए अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में परिकल्पित स्तर पर एचएमसी के लिए उन्नत प्रहस्तन पैरामीटरों पर विचार नहीं किया था। इसलिए, हमारे पूर्व पत्र में की गई टिप्पणी के आलोक में सर्वोत्तम क्षमता का पुनर्निर्धारण का प्रश्न दोहराया गया है।	एमओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में इस मुद्दे को संबोधित किया है।
(ii)	(क). एमओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में 2 बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए एचएमसी की 4 सं. पर विचार किया था। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की मानक सूची बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 20 टन लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्या कुल 60 टन के मानक निर्धारित करते हैं। जबकि एमओपीटी का प्रस्ताव इसके बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों अर्थात् कुल 4 एचएमसी के प्रत्येक के लिए 100 टन की 2 एचएमसी की तैनाती के लिए है। इस संबंध में, एमओपीटी 2 एचएमसी की बजाय 100 टन प्रत्येक की कुल 4 एचएमसी पर विचार करने के कारणों का औचित्य बताएं। एमओपीटी जांच करे और पर्याप्त औचित्य बताएं क्यों 100 टन प्रत्येक के कुल 2 एचएमसी उपस्कर तथा सुविधाओं के सर्वोत्तम उपयोग के लिए दो बर्थों के लिए सफाई नहीं कर सकता।	एमओपीटी ने 4 की बजाय 2 एचएमसी पर विचार किए जाने के सुझाव को स्वीकार किया था। 4 सं. की बजाय 100 टन एचएमसी की 2 सं. पर विचार करते हुए प्रस्ताव संशोधित किया गया है। प्रत्येक 100 टन एचएमसी की लागत सीमाशुल्क को छोड़कर लगभग ₹ 30.00 करोड़ परिगणित होता है। एमओपीटी ने ₹ 7.26 करोड़ की सीमाशुल्क छूट प्राप्त की थी जोकि सफल बोलीदाता को उपलब्ध हो सकती है अथवा नहीं।
	(ख). उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एमओपीटी या तो 4 एचएमसी की बजाय 2 एचएमसी पर विचार करते हुए पूंजी लागत अनुमानन को संशोधित करे। यदि पत्तन को लगता है तो एचएमसी की 4 सं. की तैनाती के लिए औचित्य बताएं, तो तैनाती के लिए प्रस्तावित एचएमसी की 4 संख्याओं के लिए उपर्युक्त 2(i) पर प्रश्न में यथा उल्लिखित प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए पुनः मूल्यांकन किया जाना चाहिए।	
(iii)	प्रश्न ख (ii) (ग): एमओपीटी ने उक्त प्रश्न पर जवाब देते समय कहा था कि 100 टन एचएमसी का उपयोग करते हुए 25 फेरे प्रति घंटा प्रहस्तन करना संभव नहीं होगा। तथापि, पत्तन ने अपनी टिप्पणी के आलोक में कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर संशोधित नहीं की थी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन की प्रहस्तन दर विशेष रूप से समर्पित कंटेनर टर्मिनल में आरएमक्यूसी के लिए है। वास्तव में, एमओपीटी ने 100 टन एचएमसी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए दर के निर्धारण से संबंधित दूसरे प्रस्ताव में 20 फेरे/घंटा प्रहस्तन दर पर विचार किया था। इसलिए, एमओपीटी, यदि जरूरी हो तो, अपने एचएमसी प्रस्ताव में परिकल्पित प्रहस्तन दर क अनुसार कंटेनर के लिए प्रहस्तन दर संशोधित करे और सर्वोत्तम क्षमता दोबारा निर्धारित करे।	कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार 25 फेरे/घंटा ली गई है।
(iv)	प्रश्न सं. 5 (i) (ग): उक्त प्रश्न में, एमओपीटी को प्रहस्तन दरों (कार्गो-वार) के संदर्भ में कार्य दिवसों की संख्या पर विचार करते हुए प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन को विशेष रूप से दोबारा देखने और परिकलन में जरूरी संशोधन करने के लिए कहा गया था। पत्तन को इस प्राधिकरण द्वारा पारित अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों, जोकि वेबसाइट पर प्रकाशित	प्रहस्तन प्रभारों की दोबारा गणना की गई है और विस्तृत गणना संशोधित प्रस्ताव में दी गई है।

	<p>किए गए हैं और इस संबंध में ब्योरे दिए गए हैं, का अवलोकन करने की सलाह भी दी गई थी। तथापि, एमओपीटी ने अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किए जाने के समय इस स्थिति को लेखा में नहीं लिया था। इसलिए, हमारा प्रश्न दोहराया गया है। इस संबंध में, एमओपीटी के संदर्भ के इज के लिए, एक नमूना गणना भेजी गई थी।</p> <p>एमओपीटी को भेजी गई नमूना गणना के आधार पर प्रहस्तन प्रभारों की दोबारा गणना करे।</p>	
(v)	प्रश्न सं. 6 (i):	
	<p>उक्त प्रश्न में स्पष्ट रूप से बताया गया था कि एमओपीटी को प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना वाले प्रत्येक कार्गो समूह की सर्वोत्तम क्षमता, संशोधित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए परिकल्पित कार्गो का औसत विराम, और भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए परिकल्पित कार्गो के औसत विराम पर पहुंचने के लिए भंडारण प्रभार, सामान्य कार्गो (कार्गो-वार) और कंटेनर के लिए विस्तृत गणना भेजनी चाहिए और भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत प्रत्येक पैरामीटर/आधार को भी स्पष्ट किया जाना चाहिए। तथापि, पत्तन ने अपनी गणना में देखे गए अन्तरों को संबोधित करते हुए भंडारण प्रभारों की विस्तृत गणना नहीं भेजी थी। इसलिए, यह प्रश्न दोहराया गया है। इस संबंध में, एमओपीटी के संदर्भ के इज के लिए, भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए सामान्य तौर पर अनुसरित दृष्टिकोण की साधारण गणना भेजी गई थी। एमओपीटी भंडारण प्रभारों की दोबारा गणना करे और इस संबंध में विस्तृत गणना भेजे।</p>	भंडारण प्रभारों की दोबारा गणना की गई है और विस्तृत गणना संशोधित प्रस्ताव में भेजी गई है।
(vi)	प्रश्न सं. 7 (vi):	
	<p>एमओपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में प्रेषित बर्थ किराया गणना अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरण किए जा रहे दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है। इसने उपर्युक्त प्रश्न में देखे गए अन्तरों पर विचार नहीं किया था। इसलिए, प्रश्न दोहराया गया है। तथापि, एमओपीटी के इज के लिए, बर्थ किराया प्रभारों की नमूना गणना भेजी गई है।</p> <p>एमओपीटी बर्थ किराया प्रभार की दोबारा गणना करे और इस संबंध में विस्तृत गणना भेजे।</p>	बर्थ किराया प्रभारों की दोबारा गणना की गई है और विस्तृत गणना संशोधित प्रस्ताव में भेजी गई है।

10.2. एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 14 अगस्त, 2014 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात्, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 19 अगस्त 2014 द्वारा अनुरोध किया था कि उसके पूर्व ईमेल दिनांक 14 अगस्त, 2014 को नजरअंदाज किया जाए। एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 19 अगस्त, 2014 में प्रशुल्क के परिकलन में दिखाई दिए अस्थिरताओं/अन्तरालों को संबोधित किया है और एक अंतिम संशोधित प्रस्ताव भी दाखिल किया है।

10.3. प्रस्ताव की पृष्ठभूमि दोहराती है कि यह प्रस्ताव 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर दाखिल किया गया है क्योंकि न तो पत्तन में कोई तुलनीय बर्थ था और न ही प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो संघटन की वजह से किसी अन्य पत्तन में ऐसा बर्थ था और भूमि के रिकलमेशन पर अतिरिक्त लागत प्रोद्भूत की जाएगी।

10.4. एमओपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त, 2014 में किए गए मुख्य संशोधनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित टर्मिनल केपसाइज, पेनामेक्स, हैंडीमेक्स का प्रहस्तन कर सकता है, क्योंकि प्रस्ताव केप साइज पोतों का प्रहस्तन करने के लिए चैनल को गहरा करने के लिए तैयार किया गया है। पत्तन ने पोत प्रोफाइल भेजी है जिसमें इसने स्टील और बैग कार्गो, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोतों के लिए 60:40 के अनुपात में पेनामेक्स तथा हैंडी मेक्स की हिस्सेदारी परिकल्पित की है। शुष्क बल्क कार्गो के लिए, केपसाइज, पेनामेक्स तथा हैंडी मेक्स की हिस्सेदारी 50:20:30 होना परिकल्पित किया गया है और कंटेनर के लिए 100 प्रतिशत हैंडी मेक्स परिकल्पित किया गया है।
- (ii) सर्वोत्तम क्षमता:
 - (क). दो बर्थों की सर्वोत्तम क्षमता सभी कार्गो श्रेणियों के लिए 4.88 एमटीपीए और कंटेनरों के लिए 9198 टीईयू पर पुनर्निर्धारित किया गया है।
 - (ख). एमओपीटी ने स्टील तथा बैग कार्गो के लिए प्रति बर्थ प्रहस्तन दर 6000 टन प्रतिदिन, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो 3750 टन प्रतिदिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक 12500 टन प्रतिदिन और शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज 12500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। कंटेनर के लिए, एमओपीटी ने समर्पित कंटेनर टर्मिनल के लिए लागू मानकों के अनुसार 25 फेरे/घंटा प्रति एमएचसी की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।
 - (ग). एमओपीटी ने भी प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार किया है और 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता परिकल्पित की है। एमओपीटी द्वारा प्रेषित सर्वोत्तम क्षमता के लिए गणना नीचे दी गई है:-

क्र. सं.	विवरण	स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	कंटेनर (टीईयू)
1	2008 दिशानिर्देशों के अनुसार मानक (टन/टीईयू दिन)	4000	2500	10000	10000	480
2	इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रति 100 टन एचएमसी प्रहस्तन दर (टन/टीईयू दिन)	6000	3750	12500	12500	600
3	100 टन एचएमसी प्रति बर्थ की सं.	1	1	1	1	1
4	सुविचारित प्रहस्तन दर प्रति बर्थ (टन/टीईयू दिन)	6000	3750	12500	12500	600
5	बर्थों की सं.	2	2	2	2	2
6	2 बर्थों के लिए कुल प्रहस्तन दर (टन/टीईयू दिन)	12000	7500	25000	25000	1200
7	प्रतिशत हिस्सेदारी	22%	13%	22%	40%	3%
8	कुल सर्वोत्तम क्षमता (टन/टीईयू) $[0.70 \times 365 \times (6) \times (7)]$	674520	249113	1405250	2555000	9198
	कुल सर्वोत्तम क्षमता	48,83,883 टन				9,198

(iii) पूंजी लागत की गणना

संशोधित प्रस्ताव में, परियोजना के लिए कुल पूंजी लागत इसके 11 जुलाई, 2014 के प्रस्ताव में अनुमानित ₹971.49 करोड़ के स्थान पर ₹908.48 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

पूंजी लागत का विस्तृत ब्रेक अप नीचे दिया गया है:-

मद	दर (₹)	राशि (₹ करोड़ में)
I. बर्थ और निकर्षण		
बर्थ लम्बाई - 600 मीटर, 13950 वर्ग मीटर	85,000/ वर्ग मीटर	118.60
निकर्षण एवं रिक्लमेशन - 5,00,000 घन मीटर	400.00	20.00
बर्थ की कुल पूंजी लागत		138.60
II. ब्रेकवॉटर		379.38
III. सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्य		
बन्द ढांचा - 5,50,000 घन मी.	1000 प्रति घन मी.	55.00
बन्द के लिए अरमोर सुरक्षा - 300	9.75 लाख/मी.	29.25
बाहर से रिक्लमेशन - 24,00,000 घन मी.	500.00	120.00
रेलवे साइडिंग - 4 कि.मी.	3.00 करोड़/कि.मी.	12.00
सड़क पहुंचमार्ग - 3000 मीटर	25000/ मी.	7.50
बिछाना - 2,60,000 वर्ग मी.	2500/वर्ग मी.	65.00
केबल ट्रेंच/ड्रेन्स - 1000 मी.	7500/ मी.	0.75
अंतरण शैड (8000 वर्ग मी.)	18000/ वर्ग मी.	14.40
विविध	एलएस	0.10
सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्यों के लिए कुल पूंजी		304.00
IV. सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन उपस्कर		
हारबर मोबाइल क्रेन - 2 सं.	30.00	60.00
फोर्क लिफ्ट ट्रक 5 टन - 8 सं.	0.30	2.40
फोर्क लिफ्ट ट्रक 15 टन - 4 सं.	0.45	1.80

पे लोडर 10 टन – 6 सं.	0.45	2.70
बिजली तथा लाइटिंग	एलएस	1.00
प्रहस्तन उपस्कर के लिए कुल पूंजी लागत		67.90
V. विविध पूंजी	सिविल तथा उपस्कर लागत पर 5% (304+67.90)	18.60
कुल पूंजी लागत		908.48

(iv) प्रचालन लागत

(क). प्रचालन लागत ₹ 79.55 करोड़ सुविचारित की गई है

प्रचालन लागत ₹79.55 करोड़ सुविचारित की गई है और प्रचालन लागत की गणना करने का आधार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।
₹ करोड़ों में

	समूह	मानक	राशि
1.	ईंधन		
	क्रेन – 2 सं.	2×70 लिटर/घंटे/क्रेन	5.49
	5 टन एफएलटी – 8 सं.	×6132घंटे× ₹ 64 8×6132×7×₹ 64	2.20
	15 टन एफएलटी – 4 सं.	4×6132×10×₹ 64	1.57
	पे लोडर 10 टन – 6 सं.	6×6132×12×₹ 64	2.83
2.	क) सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण। ख) पुर्जों सहित अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1% सभी अभियांत्रिक और इलैक्ट्रिकल उपकरणों की लागत का 5%	3.04 3.40
3.	बीमा	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%	3.91
4.	मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम के अनुसार, सिविल परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास दर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर – 10.34 प्रतिशत	10.15 7.02
5.	लाइसेंस शुल्क (₹ 567 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह की दर से 3.00 लाख वर्ग मी.)	दरमान के अनुसार	20.41
6.	अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य 5%	19.53
वार्षिक प्रचालन लागत			79.55

(ख). लाइसेंस शुल्क एमओपीटी के दरमान के अनुसार सुविचारित किया गया है जोकि वर्तमान में ₹ 520 प्रति 10 वर्ग मी./माह है और इस राशि पर 9 प्रतिशत की पेंशन लेवी पर विचार करते हुए, यह ₹ 567 प्रति 10 वर्ग मी./माह परिगणित होता है। यह दर रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा रिक्लेम की जाने वाली 75 एकड़ क्षेत्र के लिए लागू होगी।

(v). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

एमओपीटी ने प्रचालन लागत जमा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ को जोड़ते हुए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) मूल्यांकित किया है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	₹ करोड़ों में
1	कुल पूंजी लागत	390.50
2	16% आरओसीई	62.48
3	प्रचालन लागत	79.55
4	कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	142.03
5	एआरआर का प्रभाजन	
क	कार्गो प्रहस्तन प्रभार – 90%	127.82
ख	भंडारण प्रभार – 5%	7.10
ग	विविध प्रभार – 5%	7.10

प्रत्येक गतिविधि में प्रभाजित एआरआर को आगे प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कार्गो वार प्रभाजित किया गया है। एमओपीटी ने कार्गो-वार प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार की गणना भेजी है।

(vi). बर्थ किराया प्रभारों की गणना

(क). ब्रेक वॉटर की पूंजी लागत की वसूली करने के लिए अलग से अतिरिक्त पत्तन देयताओं की वसूली करने के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव लिया गया है। इसे बर्थ किराया प्रभारों में आमेलित किया गया है। इस प्रकार, बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए, एमओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में 2 बर्थों के निर्माण की पूंजी लागत पर विचार किया है, 825 मीटर लम्बाई के ब्रेक वाटर के निर्माण की लागत और बर्थों के समीप निकर्षण की लागत पर विचार किया है।

(ख). ब्रेक वॉटर के साथ बर्थ किराया प्रभारों हेतु राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	विवरण	(₹ करोड़ में)
(i)	2 बर्थ के लिए और ब्रेक वॉटर की लागत हेतु कुल पूंजी लागत (₹138.60 करोड़ + ₹379.38 करोड़)	517.98
(ii)	आरओसीई @ 16% [16%* (i)]	82.88
(iii)	प्रचालन लागत	
क.	मरम्मत और अनुरक्षण लागत @ 1%	5.18
ख.	मूल्यह्रास @ 3.34%	17.30
ग.	बीमा @ 1%	5.17
	कुल प्रचालन लागत	27.65
	दो बर्थों के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा [ii + iii]	110.53

(vii). अंतिम संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:-

(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	कार्गो	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
		विदेशी (₹ प्रति टन)	तटीय (₹ प्रति टन)
1	स्टील और बैग कार्गो	416.92	250.15
2	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	667.07	400.24
3	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	208.46	125.08
4	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	208.46	125.08
5	कंटेनर	4254.26 प्रति टीईयू	2552.56 प्रति टीईयू

(ख) भंडारण प्रभार

(i). निःशुल्क अवधि

आयात कार्गो - 15 दिन

निर्यात कार्गो - 25 दिन

(ii). निःशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

	अवधि	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹ में)				दर/टीईयू/दिन अथवा उसका भाग (₹ में)
		स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि	
1	पहले 5 दिन	23.16	37.06	11.12	11.12	231.52
2	6 से 10 दिन	34.74	55.59	16.68	16.68	347.28
3	11वें दिन से आगे	46.32	74.12	22.24	22.24	463.04

- (ग). विविध प्रभार
विविध प्रभार प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए ₹14.10/- और कंटेनर के लिए ₹231.57/टीईयू पर प्रस्तावित किया गया है। विविध प्रभारों में सभी विविध सेवाएं जैसे सुरक्षा प्रभार, साफ-सफाई, भारतोलन और धूल-निवारण शामिल होंगी।

- (घ). बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	3.86	2.32

- (ङ). एमओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	प्रहस्तन दर
1	स्टील और बैग कार्गो	6000 टन/दिन
2	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	3750 टन/दिन
3	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	12,500 टन/दिन
4	शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज आदि	12,500 टन/दिन
5	कंटेनर प्रहस्तन	25 फेरे/घंटा

10.5. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्देशित, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 22 अगस्त 2014 द्वारा पुष्टि की है कि उन्होंने दो दिनों के भीतर उनकी टिप्पणियों के लिए सभी संबद्ध उपयोक्ताओं को अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त, 2014 अग्रेषित किया गया था। अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर किसी स्टेक होल्डर से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

11. पैरा 7.3 (iii) में दी गई कार्रवाई के बिन्दु के संबंध में, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 जुलाई 2014 में कहा है कि एपीएसईजेडएल ने अनुस्मारकों के बावजूद संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा पेश टिप्पणी लिखित में नहीं भेजी थी। इस स्टेक के लिए मामले को लंबित रखने के लिए उपयुक्त नहीं पाया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने इस मामले को अंतिम रूप देने के साथ कार्यवाही करने का निर्णय लिया है। किसी भी मामले में, एपीएसईजेडएल ने संयुक्त सुनवाई में अपने लिखित निवेदन भेजे थे जिस पर एमओपीटी ने भी अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

12. संक्षेप में, एमओपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 23 मई 2014, ईमेल दिनांक 11 जुलाई 2014 के माध्यम से प्रेषित संशोधित प्रस्ताव और अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2014 में सुविचारित प्रमुख पैरामीटरों पर तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 23-5-14	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-7-14	अंतिम प्रस्ताव दिनांक 19-8-2014
1	बर्थ लम्बाई (मीटर) (2 बर्थ)	750	600	600
2	बर्थ प्रोफाइल	कोयला प्रहस्तन के लिए समर्पित 1 बर्थ और बहुउद्देशीय कार्गो के लिए दूसरा बर्थ	दोनों बर्थ कोयला प्रहस्तन सहित बहुउद्देशीय कार्गो हैं	दोनों बर्थ कोयला प्रहस्तन सहित बहुउद्देशीय कार्गो हैं
3	बैकअप क्षेत्र (वर्ग मी.)	3,00,000	3,00,000	3,00,000
4	कुल पूंजी लागत (₹ करोड़ में)	1397.28 (100 टन प्रत्येक की 2 एमएचसी और 2 शिपलोडरों के साथ)	971.49 (100 टन प्रत्येक की 4 एचएमसी के साथ)	908.48 (100 टन प्रत्येक के 2 एचएमसी के साथ)

13. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

14. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव निजी सार्वजनिक भागीदारी (पीपीपी) मोड के अधीन मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में विकसित किए जाने वाले बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है।

निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा बीओपीटी आधार पर लौह अयस्क का प्रहस्तन करने के लिए मौजूदा ब्रेकवॉटर के पश्चिम (डब्ल्यूओबी) में बर्थ विकसित करने की योजना है जिसके लिए इस प्राधिकरण द्वारा मई 2010 के अपने आदेश द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया गया था जिसे लागू नहीं किया गया था। यह इस परिप्रेक्ष्य में है, एमओपीटी ने पीपीपी मोड पर बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के रूप में दो बर्थ विकसित करने का प्रस्ताव किया था और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश 2013, जिसे 9 सितम्बर 2013 से लागू किया गया था, के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के लिए अनुमोदन की मांग की थी।

- (ii). उक्त दिशानिर्देशों का खंड 2.4 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि महापत्तन न्यास के मद्देनजर, उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है तो महापत्तन विस्तृत तथा पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण का रुख करने के लिए स्वतंत्र है।

उद्धरित करते हुए कि प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो संघटन की वजह से और भूमि के रिकलमेशन पर बीओटी प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत किए जाने के लिए परिकल्पित भारी पूंजी निवेश के मद्देनजर भी किसी अन्य पत्तन में न इसके पत्तन में कोई तुलनीय बर्थ है, इसलिए एमओपीटी ने 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है।

- (iii). मई 2014 के प्रारंभिक प्रस्ताव में, एमओपीटी ने 750 मीटर की कुल लम्बाई के दो बर्थ परिकल्पित किए थे जिनमें से एक बर्थ दो जलयान अनलोडरों के साथ समर्पित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए था और दूसरा 100 टन एचएमसी की 2 संख्याओं के साथ बहुउद्देशीय कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए था। तत्पश्चात्, दो बर्थों में किसी कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए संभावित प्रचालक को अधिक अधिकार देने के लिए दो बर्थों में प्रहस्तित किए जाने वाले कोयले सहित सभी कार्गो की अनुमति देने के लिए मै. अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकॉनामिक जोन लिमिटेड (एपीएसईजेडएल) द्वारा किए गए निवेदन के आधार पर, एमओपीटी ने समीक्षा की थी और पूरी तरह से संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 जुलाई 2014 और अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2014 दाखिल किया था। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने बर्थ लम्बाई को 750 मीटर से घटाकर 600 मीटर कर दिया था। दोनों बर्थ सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग कार्गो, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, उर्वरक आदि 100 टन की कुल 2 एचएमसी की तैनाती के साथ प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पित किए गए हैं। एमओपीटी का अंतिम संशोधित प्रस्ताव समर्पित कोयला बर्थ परिकल्पित नहीं करता है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अंतिम संशोधित प्रस्ताव जो संबद्ध स्टेकहोल्डरों के सुझावों पर संशोधित किया गया है, को साध्यता रिपोर्ट से समर्थित नहीं किया गया है। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि एमओपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव संभावित बोलीदाताओं द्वारा उठाई गई विशेष चिंता को संबोधित करने के लिए है, एमओपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव को विचार के लिए लिया गया है। एमओपीटी ने उनकी टिप्पणियों के लिए प्रासंगिक स्टेकहोल्डरों को अंतिम संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित किए जाने की पुष्टि की थी।

एमओपीटी से संदर्भित मामले की कार्यवाही के दौरान एमओपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ अपने ईमेल दिनांक 19 अगस्त 2014 द्वारा प्राप्त अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iv). सर्वोत्तम क्षमता:

(क). एमओपीटी ने पांच कार्गो श्रेणियों अर्थात् स्टील और बैग कार्गो, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि और कंटेनरों के प्रहस्तन की परिकल्पना की है। कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी क्रमशः 22 प्रतिशत, 13 प्रतिशत, 22 प्रतिशत, 40 प्रतिशत और 3 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। सर्वोत्तम क्षमता बहुउद्देशीय बर्थ के लिए फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित फार्मूला के अनुसार विभिन्न प्रकार की कार्गो श्रेणियों के लिए प्रहस्तन दर और प्रत्येक प्रकार के कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार करते हुए मूल्यांकित किया गया है। प्रत्येक कार्गो श्रेणी का प्रतिशत हिस्सेदारी का आधार ट्रेड से संभावित मांग के आधार पर बताया गया है। विभिन्न कार्गो श्रेणियों के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

(ख). बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर 30,000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोत के लिए शुष्क बल्क (खाद्यान्न तथा उर्वरक) के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील और बैग कार्गो के लिए 4,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,500 टन प्रतिदिन है। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित उपर्युक्त आउटपुट मानक 20 टन लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्या कुल 60 टन की तैनाती के संदर्भ में है। चूंकि एमओपीटी ने परिकल्पित किया है कि बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन सुविधा दो बर्थों के प्रत्येक के लिए 100 टन क्षमता की एक एचएमसी के साथ प्रचालन करेगी, इसलिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक प्रहस्तन दर को अद्यतन किए जाने की जरूरत है।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/16/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा पीपीपी मोड के तहत एचएमसी के लिए वीओसीपीटी हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय 20 टन प्रत्येक की लेवल लफिंग क्रेन की 3 संख्याओं की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन दर पर विचार किया है। शुष्क बल्क कार्गो के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर 12,500 टन प्रतिदिन, स्टील और बैग कार्गो के लिए 6,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 3,750 टन प्रतिदिन है। यह पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा जांच किए गए बिन्दु पर आधारित है और 100 टन एचएमसी की तैनाती को शामिल करते हुए न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) और वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और वीपीटी तथा वीओसीपीटी तथा पीपीटी आदि के अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में भी लागू किया गया है।

उपर्युक्त स्थिति के बारे में बताते हुए, एमओपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न एवं उर्वरकों के लिए 12500 टन/दिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर तथा खनिजों के लिए 12500 टन/दिन, 6000 टन/दिन स्टील और बैग कार्गो तथा 100 टन एचएमसी प्रत्येक बर्थ के लिए अन्य ब्रेक बल्क कार्गो हेतु 3750 टन/दिन पर विचार किया है। कंटेनरों के लिए, एमओपीटी ने 25 फेरे/घंटा प्रति एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

चूँकि कार्गो श्रेणियों (कंटेनरों के सिवाय) के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर 100 टन एचएमसी की तैनाती वाले पूर्व मामलों में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार है, इसलिए एमओपीटी द्वारा यथा सुविचारित कार्गो के लिए प्रहस्तन दर की गणना की गई है।

कंटेनरों के लिए, एमओपीटी ने 20 फेरे प्रति घंटा प्रति एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार किया था जिसे बाद में संशोधित कर 25 फेरे प्रति घंटा प्रति एचएमसी कर दिया गया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए मानक निर्धारित करते हैं परन्तु बहुउद्देशीय बर्थ में कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन मानक निर्धारित नहीं करते हैं। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन का मानक घाट क्रेन द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए है और समर्पित कंटेनर टर्मिनल में भी है। बहुउद्देशीय बर्थ में कंटेनर प्रहस्तन के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित 25 फेरे प्रति घंटा का उक्त प्रहस्तन मानक मौजूदा मामले में प्रासंगिक नहीं पाया गया है क्योंकि विषय प्रस्ताव में 100 टन एचएमसी की तैनाती शामिल है और घाट क्रेन शामिल नहीं है। इसके अलावा, यह परियोजना कंटेनरों सहित बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए है और यह समर्पित कंटेनर टर्मिनल नहीं है। हालांकि एमओपीटी ने स्वीकार किया है कि एचएमसी का उपयोग करते हुए 25 फेरे/घंटा अर्जित करना संभव नहीं होगा, परन्तु इसने प्रहस्तन दर को संशोधित नहीं किया है। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010 में 100 टन एचएमसी का उपयोग करते हुए कार्गो तथा कंटेनरों का प्रहस्तन करने वाले बहुउद्देशीय बर्थ के लिए पारादीप पत्तन न्यास हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय प्रासंगिक समय पर पीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर 16 फेरे प्रति घंटा प्रति एचएमसी की प्रहस्तन दर की अनुमति दी थी। संयोगवश, एमओपीटी ने 100 टन एचएमसी का उपयोग करते हुए कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार का निर्धारण करने के लिए जुलाई 2013 में दाखिल किए गए अपने दूसरे प्रस्ताव में 20 फेरे/घंटा की दर से कंटेनर प्रहस्तन दर पर विचार किया है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा एमओपीटी के न्यायनिर्णय पर विश्वास करते हुए आदेश सं. टीएमपी/25/2013 दिनांक 4 अगस्त 2014 द्वारा स्वीकृत किया गया है। इसलिए, एचएमसी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए उपलब्ध किन्हीं विशिष्ट मानकों के अभाव में और एमओपीटी की स्वीकृति पर विचार करते हुए कि एचएमसी द्वारा 25 फेरे प्रति घंटा की प्रहस्तन दर अर्जित करना संभव नहीं होगा, इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 4 अगस्त 2014 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा निपटान किए गए एमओपीटी के दूसरे प्रस्ताव में सुविचारित स्तर पर 20 फेरे प्रति घंटा पर कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर पर विचार करना अनुचित होगा।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कंटेनर टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करने के लिए मानक 1.3 के टीईयू कारक से गुणा करते हुए निर्धारित करते हैं। कंटेनरों की सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करने के लिए पीपीटी से संबंधित प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2010 में, 1.3 का टीईयू कारक कंटेनरों की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के समय लागू किया गया था। यह देखा गया है कि हालांकि एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में इस कारक को लागू किया है, परन्तु 19 अगस्त 2014 के संशोधित प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है। इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार 1.3 के टीईयू कारक को लागू करते हुए कंटेनरों के लिए सर्वोत्तम क्षमता को संशोधित किया गया है।

- (ग). इस प्रकार, दो बर्थों के लिए दो एचएमसी की तैनाती पर विचार करते हुए, 20 फेरे/घंटा/एचएमसी की प्रहस्तन दर और कंटेनर क्षमता की की हिस्सेदारी के लए, कंटेनर प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए फार्मूले को लागू करते हुए 9566 टीईयू $(0.7 \times 2 \text{ बर्थ} \times 20 \text{ फेरे/घंटा} \times 3\% \times 1.3 \text{ टीईयू कारक} \times 24 \text{ घंटे} \times 365 \text{ दिन})$ परिगणित किया गया है।

दो एचएमसी की तैनाती पर विचार करते हुए, प्रहस्तन दर और वैयक्तिक कार्गो की हिस्सेदारी, दो बर्थ कार्गो वार के लिए एमओपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 6,74,520 टन प्रतिवर्ष, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,49,113 टन प्रतिवर्ष, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक के लिए 14,05,250 टन प्रतिवर्ष, शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज के लिए 25,55,000 टन प्रतिवर्ष कुल 48,83,883 टन प्रतिवर्ष (अर्थात् 4.88 एमटीपीए) जमा 9566 टीईयू है।

(व). पूंजी लागत:

19 अगस्त 2014 के संशोधित प्रस्ताव में, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों की कुल पूंजी लागत एमओपीटी द्वारा ₹908.48 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें से ₹390.50 करोड़ कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित किया गया है और ब्रेक वॉटर के लिए अनुमानित पूंजी लागत सहित बर्थिंग गतिविधि के लिए ₹517.98 करोड़ अनुमानित किया गया है। अनुमानित पूंजी लागत पर निम्नवत् चर्चा की गई है:-

(क). कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल कार्य:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, सिविल ढांचे के लिए पूंजी लागत में बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग, भंडारण याद, अंतरण शैड, सड़कें, रेल ट्रैक, बिल्डिंगें, जल आपूर्ति, सीवेज आदि शामिल हैं। एमओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल कार्यों से संबंधित पूंजी लागत में सड़क पहुंचमार्ग, अरमोर सुरक्षा, रेलवे साइडिंग, पेविंग, अंतरण शैड, केबल ट्रेंच की पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित सिविल कार्य दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों का सामान्य तौर पर अनुपालन करते हैं।

एमओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल कार्यों में रिकलमेशन के लिए ₹120 करोड़ का भी अनुमान लगाया है। पत्तन ने यह कहते हुए अनुमान की इस मद को तर्कसंगत ठहराया है, 75 एकड़ बैकअप क्षेत्र इस परियोजना के बीओटी प्रचालक द्वारा रिकलमेशन के लिए प्रस्तावित किया गया है। अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए आवश्यक सिविल लागत के लिए पत्तन के अनुमानों पर विश्वास किया जाना विनिर्दिष्ट करते हैं। हालांकि रिकलमेशन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई दर हेतु दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है, परन्तु एमओपीटी ने पुष्टि की है कि सिविल कार्यों की पूंजी लागत मौजूदा बाजार दर पर आधारित है। ऊपर बताई गई स्थिति के आलोक में और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने इस पूंजी लागत पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी और यह भी कि प्रशुल्क दिशानिर्देश संबद्ध पत्तन के अनुमानों के अनुसार सिविल कार्यों की पूंजी लागत पर विश्वास करने की अपेक्षा करते हैं, उक्त पूंजी लागत अनुमान पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है। संयोगवश, इस प्राधिकरण ने अन्य महापत्तन न्यासों जैसे जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल आदि के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण में ऐसे रिकलमेशन लागत की अनुमति दी गई है।

अन्य सिविल कार्यों के अनुमान भी किसी बजटीय कोटेशनों द्वारा समर्थित नहीं किए गए हैं। तथापि, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि सिविल कार्य के अनुमान प्रचलित बाजार दरों पर आधारित हैं। एमओपीटी द्वारा प्रेषित पुष्टि के आधार पर, और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने इस अनुमान के संदर्भ में कोई आपत्ति नहीं उठाई है और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रशुल्क दिशानिर्देश संबद्ध पत्तन के अनुमानों के अनुसार सिविल कार्यों की पूंजी लागत पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं, एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित कुल सिविल निर्माण लागत पर विश्वास किया गया है।

एमओपीटी ने सिविल कार्यों में ₹10 लाख के विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। एमओपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार सिविल कार्यों के 5 प्रतिशत पर विविध पूंजी लागत के अनुमान के अलावा लीड सिविल कार्यों के तहत पृथक मद के रूप में विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए कोई कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीपीटी की विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों के मामले में और वीओसीपीटी में कोयला टर्मिनल के मामले में आदि, संबद्ध पत्तन न्यास के प्रस्तावों के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण में किसी आकस्मिकता का ध्यान रखने के लिए सिविल की पूंजी लागत तथा उपस्कर लागत में आकस्मिकताओं की अनुमति दी गई है। यह अनुमान लगाते हुए कि सिविल कार्य जो कुल पूंजी लागत में महत्वपूर्ण अनुपात में नहीं हैं, के अधीन एमओपीटी द्वारा अनुमानित ₹10 लाख की विविध लागत आकस्मिकता को कवर करने के लिए है, सिविल कार्य शीर्ष के तहत विविध पूंजी लागत के लिए ₹10 लाख का अनुमान एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है।

(ii). उपस्कर लागत:

दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर लागत यहां पर निर्धारित उपस्कर की सूची के लिए अनुमानित किया जाना है।

एमओपीटी ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव में अन्य मदों के अलावा डीजल लोकोमोटिव, इलैक्ट्रिकल आवश्यकताएं, पर्यावरणीय अपग्रेडेशन, सुरक्षा प्रणालियां, सबस्टेशन आदि का अनुमान लगाया था। मानक सूची से विपथन के बारे में बताए जाने पर, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि संशोधित प्रस्ताव में विपथन का अनुसमर्थन किया गया है। इसने यह भी स्पष्ट किया है कि संशोधित प्रस्ताव उपस्कर की मानक सूची का अनुपालन करता है।

बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की मानक सूची में ग्रेब/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग घाट क्रेन की 3 संख्याएं शामिल हैं। उसके विपरीत, जैसाकि पहले बताया गया है, एमओपीटी ने 100 टन एचएमसी प्रति बर्थ की एक संख्या की तैनाती का प्रस्ताव किया है अर्थात् प्रस्तावित दो बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए कुल दो एचएमसी की तैनाती का प्रस्ताव किया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लेवल लफिंग क्रेनों की 3 संख्या की बजाय 100 टन एचएमसी संबद्ध पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पीपीटी, वीओसीपीटी, आदि में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में स्वीकृत किया गया है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दरें एवं सुविधा की क्षमता 100 टन एचएमसी के लिए अद्यतन की गई हैं, जैसाकि अन्य महापत्तन न्यासों में सुविचारित किया गया है। इसलिए, दो कार्गो बर्थों के लिए 100 टन प्रत्येक की दो एचएमसी की तैनाती को स्वीकार करने के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

उपस्कर की मानक सूची में 5 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रक की 4 संख्याएं, 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों की 2 संख्याएं और बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 10 टन क्षमता के पे लोडरों की 3 संख्याएं भी शामिल हैं। एमओपीटी ने (दो बहुउद्देशीय बर्थों के लिए) 5 टन क्षमता की फोर्क लिफ्ट ट्रक की 8 संख्याओं, 15 टन क्षमता फोर्क लिफ्ट ट्रकों की 4 संख्याओं और 10 टन क्षमता के पे लोडरों की 6 संख्याओं की तैनाती का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित ये उपस्कर दिशानिर्देशों में निर्धारित 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की बजाय एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित 15 टन की उच्चतर क्षमता फोर्क लिफ्ट के सिवाय उपस्की की मानक सूची के अनुसार पाए गए हैं। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित फोर्क लिफ्ट ट्रक की क्षमता में यह इस विपथन का टर्मिनल की समग्र क्षमता पर कोई प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर की तैनाती सामान्य तौर पर दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर की मानक सूची का अनुपालन करती है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

एचएमसी पूंजी लागत के संबंध में, लगभग ₹30 करोड़ प्रति एचएमसी पर अनुमानित पूंजी लागत में एमओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित सीमाशुल्क शामिल नहीं है। चूंकि सीमाशुल्क छूट प्राप्त करना एमओपीटी के लिए संभव था, इसलिए बीओटी प्रचालकों द्वारा सीमाशुल्क छूट प्राप्त किए जाने की इच्छा करना अनुचित नहीं हो सकता। यदि बीओटी प्रचालक सीमाशुल्क छूट प्राप्त करता है तो अनुमानों में सुविचारित पूंजी लागत और इस कार्यवाही में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

एमओपीटी ने पुष्टि की है कि अनुमानित पूंजी लागत मौजूदा बाजार दर पर आधारित है। बताई गई उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने इस पूंजी लागत मद पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है और यह भी कि प्रशुल्क दिशानिर्देश संबद्ध पत्तन के अनुमानों के अनुसार विश्वास किए जाने की अपेक्षा करते हैं, उपस्कर की उक्त पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है।

- (i). दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, सिविल तथा उपस्कर पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर परियोजना की पूंजी लागत की गणना करते समय विचार किया जाता है। पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार सिविल और उपस्कर पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया है, जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं की पूंजी लागत में बर्थ के बाहर किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत और बर्थ के निर्माण की लागत शामिल है।

बर्थ की पूंजी लागत के संबंध में विश्लेषण की कार्यवाही शुरू करने से पहले, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 825 मीटर लम्बाई के ब्रेक वॉटर के निर्माण के लिए ₹ 379.38 करोड़ की पूंजी लागत शामिल है। मौजूदा प्रस्ताव में, ब्रेक वाटर के निर्माण की लागत बीओटी प्रचालक का खाता है। पूंजी लागत में ब्रेकवॉटर संबंधित व्ययों को लेना एक सामान्य पद्धति नहीं है। इस संबंध में एक संदर्भ सलाह के लिए सरकार को पहले भेजा गया था। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक सरकार का प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हो सका है। इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/47/2009-सीएचपीटी दिनांक 3 मार्च 2010 द्वारा अनुमोदित मेगा कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए चेन्नी पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के मामले में, ब्रेक वॉटर की पूंजी लागत अपफ्रंट बर्थ किराये के निर्धारण के लिए स्वीकार किया गया था। इसी तरह से और यह स्वीकार करते हुए कि एमओपीटी की मौजूदा परियोजना ब्रेक वाटर के निर्माण की परिकल्पना करती है जिसे इसके मूल प्रस्ताव के साथ एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई साध्यता रिपोर्ट द्वारा समर्थित किया गया है, ब्रेक वाटर के लिए ₹ 379.38 करोड़ की पूंजी लागत एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित की गई है।

एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में और 11 जुलाई 2014 के अपने संशोधित प्रस्ताव तक परियोजना के बीओटी प्रचालक द्वारा निर्मित किए जाने के लिए परिकल्पित ब्रेक वाटर से संबंधित प्रचालन लागत और पूंजी लागत पर प्रतिलाभ की वसूली करने के लिए "अतिरिक्त पत्तन देयताएं" की नामपद्धति में पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित किया था। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि सफल बीओटी प्रचालक ब्रेकवाटर पर निवेश का अकेला लाभार्थी होगा और इसलिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं प्रस्तावित सुविधा पर पहुंचने वाले पोतों से बीओटी प्रचालक द्वारा संग्रहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया था। इस प्राधिकरण ने ऊपर उल्लिखित सीएचपीटी के समान मामले में, बर्थ किराया गणना परिकलन में शामिल किए जाने वाले ब्रेक वाटर से संबंधित पूंजी लागत की अनुमति दी थी। इस बारे में बताए जाने पर, एमओपीटी ने 19 अगस्त 2014 के अपने संशोधित प्रस्ताव में बर्थ किराया प्रभार के हिस्से के रूप में ब्रेक वाटर से संबंधित लागतों की वसूली का प्रस्ताव किया था।

इस प्रकार, एमओपीटी के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, बर्थ किराया सेवाओं की वसूली के लिए कुल पूंजी लागत में 2 बर्थों के निर्माण की पूंजी लागत और ₹ 138.60 करोड़ के निकर्षण तथा रिकलमेशन की लागत और ₹ 379.38 करोड़ के अनुमानित ब्रेक वॉटर के निर्माण के लिए पूंजी लागत कुल मिलाकर ₹ 517.98 करोड़ पर बर्थिंग सेवाओं की कुल पूंजी लागत शामिल है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 517.98 करोड़ की पूंजी लागत जोकि प्रचलित बाजार कीमत के आधार पर बताई गई है, पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है। यह देखा गया है कि एमओपीटी ने बर्थिंग सेवाओं के लिए अनुमानित कुलपूंजी लागत पर 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर विचार नहीं किया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने संबद्ध पत्तन न्यासों के प्रस्ताव के आधार पर, कोयला टर्मिनल के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव सहित अन्य महापत्तन न्यासों जैसे वीपीटी, पीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार बर्थिंग सेवा की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर, अनुमति दी थी। ऐसी स्थिति में, बर्थिंग सेवा की कुल पूंजी लागत का 50 प्रतिशत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में लिए गए निर्णय के अनुसार स्वीकृत किया गया है।

- (ग). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, संशोधित पूंजी लागत एमओपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 908.48 करोड़ के स्थान पर ₹ 934.37 करोड़ परिगणित होती है। ₹ 934.47 करोड़ में से, ₹ 390.49 करोड़ एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए सुविचारित किया गया है और एमओपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 517.98 करोड़ के स्थान पर ब्रेक वॉटरों की लागत सहित बर्थिंग गतिविधि के लिए ₹ 543.88 करोड़ पर विचार किया है।

(घ). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिगणित किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की गई थी और महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वर्ष 2014-15 हेतु 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, आरओसीई अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। यह कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए ₹ 62.48 करोड़ और बर्थ किराया सेवाओं के लिए ₹ 87.02 करोड़ परिगणित होता है।

(vi). प्रचालन लागत

(क). ईंधन:

2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 100 एचएमसी की ईंधन उपभोग के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं करते हैं। एचएमसी के प्रचालन के लिए ईंधन लागत के अनुमानन के लिए, एमओपीटी ने 70 लिटर प्रति घंटा/प्रति एचएमसी पर विचार किया है। अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) आदि में बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अप्रकट प्रशुल्क मामलों में, 100 टन एचएमसी की तैनाती शामिल करते हुए, ईंधन उपभोग 70 लिटर प्रति घंटा सुविचारित किया गया है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित 70 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन का उपभोग अन्य महापत्तन न्यासों में अप्रकट प्रशुल्क मामलों में सुविचारित ईंधन उपभोग के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया गया है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित फोर्क लिफ्ट ट्रकों तथा पे लोडरों के प्रचालन के लिए ईंधन उपभोग बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार पाए गए हैं।

ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में ₹ 64/- प्रति लिटर की दर से ईंधन की इकाई दर पर विचार किया है जिसे पत्तन के हाल ही के ईंधन बिलों की प्रतियों द्वारा समर्थित किया गया है। इसलिए, एमओपीटी द्वारा सुविचारित ₹ 64/- प्रति लिटर की दर से डीजल की इकाई दर स्वीकार की गई है।

बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशानिर्देश उपस्कर की ईंधन तथा बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए 4000 घंटों का मानक निर्धारित करते हैं। उक्त गणना घंटा मानकों के विपरीत, पत्तन ने उपस्करों अर्थात् एचएमसी, फोर्क लिफ्ट ट्रक और पे लोडर के प्रत्येक की ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए 6132 कार्य घंटों पर विचार किया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जहां तक बहुउद्देशीय बर्थ पर एचएमसी की गणना के घंटों का सवाल है, कार्गो मर्दों की क्षमता क्रैनों की 4000 घंटों के संदर्भ में सीमित नहीं की गई है। एमओपीटी ने सभी 365 दिनों के लिए 24 घंटों के लिए 70 प्रतिशत क्षमता उपयोग लागू करते हुए 6132 प्रति बर्थ के कार्य घंटों पर विचार करते हुए सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। ऐसी स्थिति में, 6132 घंटों के लिए एमओपीटी द्वारा ईंधन लागत का अनुमान सही दिखाई देता है और इसलिए स्वीकार किया गया है। यह अन्य महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास आदि में बहुउद्देशीय बर्थों के लिए निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार भी है।

(ख). सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल घटकों पर 5 प्रतिशत की दर से मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमानन बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार पाया गया है। सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत का अनुमानन और सकल अचल परिसंपत्तियों के 5 प्रतिशत पर अन्य व्ययों का अनुमानन भी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार पाया गया है। संशोधित लागत विवरण में, प्रचालन लागत का अनुमानन कुछ लागत तत्वों में आंकड़ों को पूर्णतः किए गए बिना सुविचारित किया गया है।

(ग). सिविल कार्य के लिए 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत अनुमानित मूल्यहास दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है।

(घ). दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाता है। लाइसेंस शुल्क बीओटी प्रचालक द्वारा रिक्लेम किए जाने के लिए प्रस्तावित 3 लाख वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है। एमओपीटी द्वारा अंगीकृत इकाई दर ₹ 567 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ₹ 567 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह की इकाई दर ₹ 520.20 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह के प्रचलित पट्टा किराये पर पहुंचने के लिए 2 प्रतिशत वार्षिक की दर से विधिवत् वर्धित एमओपीटी के इसके दरमानों में निर्धारित पट्टा किरायों पर आधारित है। उसपर 9 प्रतिशत पेंशन निधि लागू करते हुए, इकाई दर ₹ 567 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह होती है।

यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमओपीटी द्वारा अनुमानित पट्टा किराया उस क्षेत्र के लिए जो अभी बीओटी प्रचालक द्वारा रिक्लेम किया जाना है। एमओपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि दरमानों से अंगीकृत भूमि का पट्टा किराया सफल बीओटी प्रचालक द्वारा अभी रिक्लेम किए जाने वाले 75 एकड़ भूमि के बैकअप क्षेत्र के लिए प्रासंगिक है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसके द्वारा सुविचारित पट्टा दर रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा रिक्लेम किए जाने वाले 75 एकड़ के क्षेत्र के लिए लागू होगा।

इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जिसमें जल क्षेत्र के रिक्लेमेशन द्वारा 10,00,000 वर्ग मीटर भूमि का उपयोग शामिल था, जेएनपीटी ने अविकसित भूमि के लिए गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड से जल क्षेत्र के लिए इसके द्वारा उस समय वसूल किए गए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया था जिसे इसके आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया गया था। जेएनपीटी में यह

देखा गया था कि जल क्षेत्र का रिकलमेशन पत्तन में आने वाले किसी टर्मिनल के लिए लागू था। एमओपीटी में भी भूमि की स्केयरसिटी तथा पत्तन का रिकलेम किए जाने वाले बृहत् जल क्षेत्र का प्रस्ताव करना के मद्देनजर, इससे इंकार नहीं किया जा सकता कि वही स्थिति यहां भी मौजूद थी। यह स्वीकार करना होगा कि एक बार जल क्षेत्र रिकलेम होने पर यह पत्तन क्षेत्र में किसी अन्य स्थान में उपलब्ध भूमि के समकक्ष है। इसलिए, भूमि के लिए लागू पट्टा किराया लागू करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव जो जेएनपीटी के मामले में स्वीकार किया गया था, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में स्वीकार किया गया है।

तथापि, एमओपीटी के मामले में यह देखा गया है कि पट्टा किराया अनुसूची में अविकसित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित नहीं किया गया था। ऐसी स्थिति में, इसकी किराया अनुसूची के अनुसार एमओपीटी द्वारा यथा सुविचारित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट की गई पेंशन निधि लेवी के अतिरिक्तीकरण के अधीन सुविचारित किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार विचार किया जाना है। एमओपीटी का मौजूदा पट्टा किराया अनुसूची विनिर्दिष्ट करती है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क एब्यूटिंग भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जोकि 2011 के भूमि नीति दिशानिर्देशों एवं 2014 की संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार है। चूंकि 3 लाख वर्ग मीटर का मौजूदा जल क्षेत्र परियोजना में रिकलेम करने के लिए प्रस्तावित किया गया है, इसलिए जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल में लिए गए निर्णय के अनुसार लागू किया जाना है।

यह देखा गया है कि एमओपीटी द्वारा सुविचारित पट्टा किराये की इकाई दर में ₹ 520.20 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह की दर से भूमि पर प्रचलित आधार लाइसेंस शुल्क पर 9 प्रतिशत पेंशन निधि लेवी का घटक शामिल है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क आदेश सं. 38/2010/एमओपीटी दिनांक 18 फरवरी 2010 में एमओपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन में अनुमोदित पेंशन निधि लेवी पेंशन निधि शेष में कमी को बढ़ावा देने के विशिष्ट प्रयोजन के लिए है और अगले प्रशुल्क चक्र में समीक्षा के अधीन है। चूंकि यहां निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की लम्बी अवधि के लिए है, इसलिए पेंशन निधि लेवी का अंदाज लगाना उचित दिखाई नहीं देता है जोकि अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में एक बार की विशेष लेवी है। यह उल्लेखनीय है कि एमओपीटी ने कोयला टर्मिनल (ढका हुआ भंडार डोम) से संबंधित इसके पूर्ववर्ती अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में पेंशन निधि लेवी पर विचार नहीं किया था। इसलिए, इस परियोजना के लिए केवल इस मद पर विचार करने का कोई औचित्य नहीं है।

उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, एमओपीटी द्वारा अनुमानित लाइसेंस शुल्क 9 प्रतिशत पेंशन निधि लेवी के घटक को अलग करते हुए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। तदनुसार, संशोधित पट्टा किराया ₹ 1872.72 लाख (अर्थात् 3 लाख वर्ग मीटर * ₹520.20 प्रति 10 वर्ग मीटर/माह * 12 माह) होता है। तथापि, पट्टा किराया के परिकलन में पेंशन निधि लेवी को अलग किए जाने से एमओपीटी को कोई नुकसान नहीं होगा क्योंकि पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित उक्त पेंशन निधि लेवी पर पहुंचने के लिए परिकलन में प्रस्तावित परियोजना से लाइसेंस शुल्क से प्रोद्भूत होने की संभावना वाली आय की गणना नहीं की गई थी।

(ड) बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत:

प्रशुल्क दिशानिर्देश बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए जाने वाले निकर्षण की लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाने वाली बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत की अपेक्षा करते हैं। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित मानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाने के समय कुल पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत और बीमा पर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया था। हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत और निकर्षण के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवरेज की अपेक्षा करती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहासित होगा इससे भी इंकार नहीं किया जा सकता। मुरुगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल सहित अन्य महापत्तन न्यासों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने के लिए सुविचारित की गई थी।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में सुविचारित किए गए हैं जैसाकि एमओपीटी द्वारा किया गया है। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि व्यय की इस मद विशेष पर निर्णय लिया जाए, जिसपर अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा की गणना किए जाने के समय, समावेशन के लिए विचार किया गया है जिसके लिए मानक दिशानिर्देशों में स्पष्ट नहीं हैं।

(vii) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है।

(क) वार्षिक राजस्व अपेक्षा जोकि प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 14,203.00 के स्थान पर कार्गो प्रहस्तन सेवा से ₹ 14,033.33 लाख पर अनुमानित किया गया है।

(ख) बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रमाजित किए जाने वाली कुल राजस्व अपेक्षा के 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार के लिए 5 प्रतिशत और विविध प्रभार के लिए 5 प्रतिशत की अपेक्षा करते हैं। एमओपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में

दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाया है। इसलिए, तीन प्रशुल्क शीर्षों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्वीकार किया गया है।

- (ग) अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित की गई हैं ताकि प्रत्येक कार्गो समूहों और सर्वोत्तम क्षमता में हिस्सेदारी के संदर्भ में अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति की जा सके।
- (घ) सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अनाधिक तटीय पोतों और तटीय कार्गो (ताप कोयला से इतर ओर कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुडिटकाए) के लिए निर्धारित किए जाते हैं। बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए, सम्पूर्ण स्टील तथा बैग कार्गो क्षमता और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो क्षमता के विदेशी कार्गो होने की उम्मीद है। शुष्क बल्क कार्गो की दोनों श्रेणियों के संदर्भ में विदेशी तथा तटीय कार्गो का अनुपात क्रमशः 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत रहने की संभावना है और कंटेनर के लिए यह क्रमशः 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत रहने की उम्मीद है। एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित विदेशी तथा तटीय की कार्गो वार हिस्सेदारी का अनुपात पर विश्वास किया गया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क सर्वोत्तम क्षमता पर अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति करने के लिए निर्धारित किया जाता है। विदेशी तथा तटीय आवागमन के वैयक्तिक संघटन के आधार पर कार्गो समूह के लिए इकाई प्रहस्तन दर पर पहुंचने में एमओपीटी द्वारा अनुसृत दृष्टिकोण अन्य महापत्तन न्यासों में बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने में अनुसृत दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कुछ अन्य मामलों में जैसे वीपीटी और अन्य महापत्तन, जहां सम्पूर्ण कार्गो के विदेशी होने की उम्मीद थी, में सामान्य कार्गो बर्थ, अभियंत्रित उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं में अपफ्रंट प्रशुल्क विदेशी कार्गो से कार्गो क्षमता को पूरा करने के लिए निर्धारित किया गया है। तथापि, तटीय कार्गो के लिए रियायती अपफ्रंट दर सरकारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के लिए निर्धारित की गई है जबकि इसका राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। मौजूदा मामले में भी एमओपीटी ने “स्टील तथा बैग” और “अन्य ब्रेक बल्क” कार्गो सहित सभी कार्गो समूहों के लिए विदेशी/तटीय दोनों श्रेणी के लिए दरें प्रस्तावित की हैं जबकि “स्टील और बैग कार्गो” तथा “अन्य ब्रेक बल्क कार्गो” के लिए तटीय दर का निर्धारण का राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (ङ) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, प्रहस्तन दर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹ 416.92 प्रति टन के स्थान पर स्टील तथा बैग कार्गो (100 प्रतिशत विदेशी) के लिए ₹ 411.94 प्रति टन, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹ 667.07 प्रति टन के स्थान पर अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (100 प्रतिशत विदेशी) के लिए ₹ 659.10, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक और शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर तथा खनिज के लिए ₹ 208.46 प्रति टन के स्थान पर विदेशी हेतु ₹ 205.97 प्रति टन और तटीय श्रेणी के लिए ₹ 123.58 और तदनुरूपी श्रेणियों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹ 208.46 प्रति टन तथा ₹ 125.08 प्रति टन और तदनुरूपी श्रेणियों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹ 4254.26 प्रति टीईयू और ₹ 2552.56 प्रति टीईयू के स्थान पर कंटेनरों की तटीय श्रेणी के लिए ₹ 2425.04 प्रति टीईयू और विदेशी के लिए ₹ 4041.73 प्रति टीईयू होती है।
- (च) एमओपीटी ने यह प्रावधान किए जाने का प्रस्ताव किया है कि समेकित प्रभार में कार्गो की लदाई/उताराई के लिए प्रभार, इसे भंडारण के प्वाइंट तक स्थानांतरित करना, निर्धारित निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग तथा यथा लागू जलयान/ट्रेन/ट्रकों पर लदाई, घाटशुल्क तथा सभी अन्य विविध सेवाएं दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई हैं। प्रस्तावित टिप्पणी अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में अन्य महापत्तन न्यासों में समान निर्धारण के अनुसार है और इसलिए अनुमोदित किया गया है।
- (छ) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात के लिए 5 दिनों और निर्यात के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए वसूली-योग्य है। एमओपीटी ने मूल प्रस्ताव में दिशानिर्देशों में निर्धारित निःशुल्क अवधि के अनुसार बहुउद्देशीय कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की थी। कोयला के लिए, प्रहस्तन मूल प्रस्ताव में यथा समर्पित सुविधा परिकल्पित की गई है, कोयला बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 25 दिनों की निःशुल्क अवधि के स्थान पर 15 दिनों की निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, संभावित बोलीदाताओं में से एक एपीएसईजेडएल के सुझाव के मद्देनजर, एमओपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में कोयला सहित कोई अन्य सामान्य कार्गो प्रहस्तित करने के लिए बीओटी प्रचालक को अधिक अधिकार देते हुए बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन के लिए दो बर्थों का प्रस्ताव किया है। मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित भंडारण प्रभार के संबंध में, एपीएसईजेडएल ने इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान निवेदन किया था कि 40 दिनों का औसत विराम समय मुन्द्रा में कोयला प्रहस्तन के लिए स्वीकार किया गया है। इसलिए, उन्होंने एमओपीटी से कोयला प्रहस्तन के लिए 25 दिनों की निःशुल्क स्वीकृत करने का अनुरोध किया था जोकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित 15 दिनों की निःशुल्क अवधि के स्थान पर कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है। एपीएसईजेडएल ने बताया है कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दिनों की संख्या बहुत कम है और कारोबार करने की बाजार वास्तविकताओं अनुसार गणना योग्य नहीं है। उन्होंने निवेदन किया है कि एमओपीटी में अन्य प्रतिस्पर्धी टर्मिनलों के लिए उपलब्ध निःशुल्क अवधि 21 दिन है और स्टील कोइलों, स्टील प्लेटों, खाद्यान्नों, उर्वरकों, चूनापत्थर आदि जैसा कोई घटक आयात के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि और निर्यात के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किया जा सकता है और इसलिए आयात और निर्यात कार्गो दोनों के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत करने का अनुरोध किया है। एमओपीटी ने एपीएसईजेडएल द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनजर आयात कार्गो के लिए 15 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 25 दिन की एकसमान निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित आयात के लिए 15 दिन और निर्यात के लिए 25 दिन की निःशुल्क अवधि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित निःशुल्क अवधि मानकों के अनुसार नहीं है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य महापत्तन न्यासों जैसे वीपीटी, वीओसीपीटी, केपीटी आदि में अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में आयात के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार स्वीकृत की गई है। तथापि, केओपीटी बहुउद्देशीय टर्मिनल के मामले में, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/24/2011-केओपीटी दिनांक 8 सितम्बर 2011 द्वारा लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क निर्यात कार्गो के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की थी

जैसाकि पत्तन द्वारा निर्यात के लिए कार्गो के संचयन हेतु लिए गए अधिक समय के बारे में उनके द्वारा उद्धरित कारणों के मददेनजर प्रस्ताव किया गया है।

मौजूदा मामले में, एमओपीटी ने मुख्य रूप से उल्लेख किया है कि कार्गो निकासी तथा भूमि क्षेत्र के मामले में इसके पत्तन को कई यार्ड विषमता का सामना करता है। पत्तन होसपेट तथा वॉस्को के बीच केवल रेलवे लाइन के बाद सुगम कार्गो निकासी का अनुमान लगाता है जो दोगुना है जिसके लिए कोई टाइम लाइन निर्धारित नहीं है। एमओपीटी द्वारा अभिव्यक्त कार्गो निकासी तथा यार्ड स्थिरता पर विश्वास करते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि संभावित बोलीदाताओं में से एक बोलीदाता द्वारा उठाए गए बिन्दु के आधार पर मुख्यतः इमेन्ट्स करता है, दिशानिर्देशों में निर्धारित निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन निःशुल्क अवधि और आयात कार्गो के लिए 5 निःशुल्क दिवसों के मानक के स्थान पर अपने संशोधित प्रस्ताव अर्थात् आयात कार्गो के लिए 15 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि की गणना में विपथन स्वीकार किया गया है।

(ज) एपीएसईजेडएल ने कहा है कि 25 दिनों का विराम समय कोयले की यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए प्लॉट के टर्नओवर अनुपात की गणना करने के लिए विचार किया जाना चाहिए। यह बिन्दु प्रासंगिक नहीं पाया गया है क्योंकि जैसाकि एमओपीटी द्वारा सही बताया गया है, एमओपीटी का संशोधित प्रस्ताव पृथक समर्पित कोयला टर्मिनल परिकल्पित नहीं करता है।

(झ) पत्तन ने कार्गो हिस्सेदारी क्षमता के 20 प्रतिशत पर विचार किया है जो प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। एमओपीटी द्वारा प्रेषित स्थिति पर ही विश्वास किया गया है। एमओपीटी ने भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए गणना भेजी है। प्रस्तावित निःशुल्क अवधि से आगे भंडारण प्रभार से ₹ 710.14 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की पूर्ति करने के लिए एमओपीटी द्वारा प्रेषित अप्रकट प्रशुल्क गणना में, 5 दिनों के पहले स्लैब की दर स्टील तथा बैग कार्गो के लिए ₹ 23.16 प्रति टन/दिन, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ₹ 37.06 प्रति टन/दिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक और शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर तथा खनिजों के लिए ₹ 11.12 प्रति टन/दिन और कंटेनर के लिए ₹ 231.52 प्रति टीईयू/दिन होती है। अनुवर्ती स्लैब के लिए दर प्रथम स्लैब के 1.5 गुणा तथा 2 गुणा प्रस्तावित की गई है।

अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा तथा कंटेनरों के लिए सर्वोत्तम क्षमता में संशोधन के मददेनजर, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार स्लैब ढांचे को बनाए रखते हुए संशोधित किया गया है और एमओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण में बदलाव नहीं किया गया है। भंडारण प्रभार से ₹ 701.66 लाख की संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के लिए, 5 दिनों के पहले स्लैब के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि से आगे भंडारण दर स्टील तथा बैग कार्गो के लिए ₹ 22.89 प्रति टन/दिन, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ₹ 36.62 प्रति टन/दिन, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, और उर्वरक तथा शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिजों आदि के लिए ₹ 10.98 प्रति टन/दिन और कंटेनर के लिए ₹ 220.07 प्रति टीईयू/दिन होती है। अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए दर एमओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार प्रथम स्लैब के लिए दर के 1.5 गुणा और 2 गुणा पर निर्धारित की गई है।

(ञ) अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने सुरक्षा प्रभारों, सफाई, भारतोलन तथा धूल निवारण आदि के लिए व्ययों को कवर करने के लिए सभी कार्गो श्रेणियों तथा कंटेनर के लिए विविध प्रभारों हेतु वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाया है। ₹ 710.14 लाख के अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए, एमओपीटी सभी तीन कार्गो श्रेणियों के लिए ₹ 231.62 प्रति टीईयू और ₹ 14.10 प्रति टन के विविध प्रभार पर पहुंचा है।

अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा में संशोधन और कंटेनर के लिए सर्वोत्तम क्षमता के मददेनजर, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विविध प्रभार एमओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को बिना किसी संशोधन के बनाए रखते हुए संशोधित किया गया है। विविध सेवाओं से ₹ 701.66 लाख की संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार कंटेनर के लिए ₹ 220.05 प्रति टीईयू और सभी कार्गो श्रेणियों के लिए ₹ 13.94 प्रति टन होता है।

(viii). (क) उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, बर्थिंग सेवा से संशोधित राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 11,053.69 लाख के स्थान पर ₹ 11,606.38 लाख होता है।

(ख) एमओपीटी का मूल प्रस्ताव 50:50 के अनुपात में पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स का पोत मिश्रण परिकल्पित करता है। एमओपीटी ने बताया था कि चैनल का मौजूदा डुबाव बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए पूरी तरह से लदे केपसाइज पोत के नौचालन की अनुमति नहीं देता है। एमओपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत साध्यता रिपोर्ट के पैरा 5.4.3 में बताया गया है कि पूरी तरह से लदे केपसाइज पोतों की बर्थिंग संभव है यदि बर्थ के समीप बेसिन एरिया और चैनल की केपिटल निकर्षण किया जाता है और केपसाइज पोत का प्रहस्तन करने के लिए भविष्य में गहरा किया जाता है। इसके बारे में बताए जाने पर, एमओपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में निवेदन किया है कि प्रस्तावित टर्मिनल केपसाइज, पेनामेक्स, हैंडीमेक्स का प्रहस्तन कर सकता है, क्योंकि केप साइज पोतों का प्रहस्तन करने के लिए चैनल को गहरा करने हेतु योजना तैयार की गई है। इस प्रकार, अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए, कार्गो की विभिन्न कार्गो श्रेणियों के लिए पेनामेक्स पोत, हैंडीमेक्स पोत तथा केपसाइज पोत के विभिन्न पोत मिश्रण पर विचार किया है। एमओपीटी ने स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 40:60 के अनुपात में पेनामेक्स तथा हैंडी मेक्स, शुष्क बल्क कार्गो के लिए केपसाइज, पेनामेक्स तथा हैंडी मेक्स हेतु 50:20:30 परिकल्पित किया गया है और कंटेनर के लिए पत्तन ने हैंडीमेक्स पोत की 100 प्रतिशत हिस्सेदारी की परिकल्पना की है। एमओपीटी द्वारा सुविचारित पोत प्रोफाइल तथा पोत पैरामीटरों की हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

(ग) एमओपीटी ने पूर्व-निर्धारित बर्थ किराये पर पहुंचने के समय 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय पोतों पर लागू रियायत के प्रभाव पर विचार किया है। एमओपीटी ने एमओपीटी ने विचार किया है कि स्टील और बैग तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो पोत 100 प्रतिशत विदेशगामी होगा, शुष्क बल्क कार्गो 90 प्रतिशत विदेशगामी और 10 प्रतिशत तटीय पोत और कंटेनर के लिए 95 प्रतिशत विदेशगामी और

5 प्रतिशत तटीय पोत एमओपीटी द्वारा परिकल्पित किया गया है। एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित विदेशगामी और तटीय पोत के अनुपात पर विश्वास किया गया है।

एमओपीटी ने बर्थ किराये की विस्तृत गणना भेजी है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति सामान्य तौर पर सिवाय इसके अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार के अनुसार पाया गया है कि पत्तन ने बर्थ किराये के परिकलन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार एक बर्थ के लिए लागू 255.5 दिनों की बजाय दो बर्थों के लिए 255.5 के कुल बर्थ दिवसों पर विचार किया है। ऐसी स्थिति में, बर्थ किराये का परिकलन प्रहस्तन दर, सर्वोत्तम क्षमता, एक बर्थ के लिए पहले जीआरटी घंटे और तब दो बर्थों के लिए जीआरटी घंटों पर पहुंचने के लिए दो से गुणा करते हुए संशोधित किया गया है। यह आदेश सं. टीएमपी/51/2012-वीपीटी दिनांक 21 जनवरी 2013 और आदेश दिनांक 25 फरवरी 2013 में बर्थ किराये में संशोधन में दो बर्थों डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू 8 को शामिल करते हुए वीपीटी के बर्थ किराया परिकलन में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया एमओपीटी द्वारा परिकल्पित क्रमशः विदेशगामी और तटीय पोत के लिए ₹ 3.86 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और ₹ 2.32 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की तुलना में तटीय पोतों के लिए ₹ 2.03 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और ₹ 1.22 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है। बहुउद्देशीय बर्थ के बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन अनुबंध-II रूप में प्रेषित किया गया है।

केवल रूपों में अप्रकट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए अन्य महापत्तनों में अप्रकट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया गया है। इसलिए, रूप में बर्थ किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

- (ix). (क). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करे। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों में जाए, परन्तु यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन उचित तथा अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।
- (ख). एमओपीटी ने स्टील तथा बैग कार्गो के मामले में 6000 टन/दिन/बर्थ, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 3,750 टन/दिन/बर्थ, शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, और उर्वरक के लिए 12,500 टन/दिन/बर्थ, शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 12,500 टन/दिन/बर्थ और 25 फेरे/घंटा बर्थ प्रति कंटेनर की दर से कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी द्वारा प्रति बर्थ/प्रति दिन आधार पर प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित प्रहस्तन दर के अनुसार पाया गया है और इसलिए यह कंटेनरों के लिए कार्यनिष्पादन मानक में संशोधन के सिवाय यथा अनुमोदित निर्धारित किया गया है। चूंकि संशोधित सर्वोत्तम क्षमता गणना में, कंटेनर के लिए प्रहस्तन दर 20 फेरे प्रति घंटा प्रति एचएमसी पर सुविचारित किया गया है, इसलिए कंटेनर के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित स्तर पर संशोधित किया गया है। इसके अलावा, यह शीर्षक एमओपीटी द्वारा दिए गए "प्रहस्तन दर प्रति बर्थ" की बजाय "कार्यनिष्पादन मानक प्रति एचएमसी प्रति बर्थ" रूप में संशोधित किया गया है।
- (ग). यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2013 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5 विनिर्दिष्ट करता है कि टीएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायती करार में उल्लिखित किए जाएंगे। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, यह रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर ही है, कि प्रचालक किसी कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए योग्य होगा। यह सत्य है कि संशोधित 2013 दिशानिर्देश केवल कार्यनिष्पादन मानकों के निर्धारण की अपेक्षा करते हैं। इसमें यह विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है कि कार्यनिष्पादन मानकों में क्या होता है। चूंकि एमओपीटी ने इसके द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करने के लिए अपनी इच्छा अभिव्यक्त की है, इसलिए इसे कंटेनर के मामले में मामूली संशोधन के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है।
- (x). मसौदा दरमान में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विभिन्न शब्दों की परिभाषा दरमान में सामान्य रूप से निर्धारित परिभाषा के अनुसार पाया गया है।

2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ सामान्य शर्तें और पोत संबंधित प्रभारों के प्रयोजन के लिए पोत की स्थिति के बारे में अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमानों में एकसमान रूप से निर्धारित शर्तें, विदेशी से तटीय पोत में परिवर्तन के लिए मानदंड, तटीय पोत और कार्गो के लिए रियायत से संबंधित शर्तें, उपयोक्ताओं से यह अपेक्षा नहीं की जाएगी कि निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से आगे के विलंबों के लिए प्रभार अदा किया जाए, बर्थ किराया नौचालन के लिए पोत द्वारा अपने तैयार होने का सिग्नल के समय के समय के 4 घंटे बाद प्रोद्भूत नहीं होगा, निःशुल्क दिवस सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होंगे, भंडारण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो की डिलीवरी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब प्रचालकों पर आरोप्य कारणों उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किए गए हैं।

- (xi). एमओपीटी ने एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि यदि पोत प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता की वजह से निष्क्रिय रहता है, अथवा प्रचालक पर आरोप्य कोई अन्य कारण, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत मरूगांव पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्रचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी। चूंकि इस मामले में बीओटी प्रचालक द्वारा बर्थ किराया वसूल किया जाएगा, इसलिए उक्त टिप्पणी इस प्रकार उपयुक्ततः संशोधित की गई है कि बर्थ किराया उस अवधि के लिए वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत को अन्य समान अप्रकट प्रशुल्क आदेशों में निर्धारण के अनुसार निजी प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं कारणों से आगिया उपस्कर के अनुपलब्धता/खराब होने अथवा बिजली गुल होने की वजह से टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रचालित बर्थ पर लगातार एक घंटा या अधिक समय के लिए निष्क्रिय रहने के लिए मजबूर किया जाता है।

(xii). एमओपीटी ने निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार हैं।

(xiii). चूंकि अपक्रॉस प्रशुल्क गणना में सुविचारित प्रचालन लागत की इकाई दर और पूंजी लागत का अनुमानन वर्ष 2014 के अनुसार हैं, इसलिए यह उचित और प्रासंगिक पाया गया है कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित 1 जनवरी 2015 की बजाय 1 जनवरी 2014 को प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित किया जाए।

15.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।

15.2. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-III** रूप में संलग्न की गई है और पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक और किए गए बदलावों के अधीन, जैसाकि उपर्युक्त पूर्व अनुच्छेद में उल्लेख किया गया है, **अनुबंध-IV** रूप में संलग्न किया गया है।

15.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमओपीटी में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है और इसे कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।

15.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में और उसके बाद पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, एमओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और उसके बाद पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल किया जाए।

15.5. वाणिज्यिक प्रचालन की तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा उपलब्ध सूचनकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव, आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

15.6. प्रस्ताव रियायत करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन उपलब्धि की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ प्रस्तुत किया जाएगा।

15.7. प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, एमओपीटी के मतों की मांग करेगा।

15.8. पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानकों को प्रचालक द्वारा प्राप्त नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक ही हकदार होगा।

15.9. एमओपीटी के मतों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो इसे आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क को 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

15.10. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों को देखेगा और प्रचालक द्वारा इसका अनुपालन किया जाएगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा खारिज करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में निर्दिष्ट उदाहरण का अनुसरण करेगा।

15.11. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाति पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। तीसरे वर्ष के आगे से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए पीपीपी प्रचालक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

15.12. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.2 में यथा विनिर्दिष्ट, इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालकों द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में किसी उपयोक्ता को शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन देगा, जिसके बाद, अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और संबद्ध महापत्तन न्यास को अपना निर्णय देगा। महापत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

- 15.13. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.3.1 में यथा विनिर्दिष्ट, रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रप्रेषित करेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा।
- 15.14. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.3.2 में यथा विनिर्दिष्ट, पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट एवं प्रत्येक बर्थ के लिए अर्जित प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। पीपीपी प्रचालक द्वारा तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के अगले माह के भीतर प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।
- 15.15. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.3.3 में यथा विनिर्दिष्ट, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से उसके द्वारा प्रेषित कुछ आंकड़े/सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो सकते हैं, प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़े/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/प्रचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव संबंधी ब्योरे प्रस्तुत किए जाएंगे। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- 15.16. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि स्पष्टीकरणों अथवा दरमानों के निवर्चन और शर्तों के विवरण की अपेक्षा करते हुए कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में उसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।
- 15.17. परियोजनाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप में बताए जाएंगे। प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों तक कार्यनिष्पादन करे।
- 15.18. प्रचालक के वास्तविक कार्यनिष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णय एमओपीटी को अग्रप्रेषित करेगा। यदि प्रचालक के खिलाफ कोई कार्रवाई की जानी होगी तो एमओपीटी प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।
- 15.19. टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, प्रचालक एमओपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को टर्मिनल की पिछले तीन महीनों के दौरान भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन को शामिल करते हुए एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III / 4 / असा. / 2143 / 2014]

				अनुबंध-I
मुरुगांव पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना				
क्र.सं.	विवरण		एमओपीटी द्वारा प्रेषित अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19.8.2014 [2 एचएमसी. 100 टन]	टीएमपी द्वारा संशोधित
	बहुउद्देशीय बर्थ:			
I	सर्वोत्तम क्षमता			
	सर्वोत्तम घाट क्षमता			
(क)	विभिन्न कार्गो मदों की क्षमता की हिस्सेदारी			
	स्टील तथा बैग कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी	(एस1)	22.00%	22.00%
	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी	(एस2)	13.00%	13.00%
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी	(एस3)	22.00%	22.00%
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी	(एस4)	40.00%	40.00%
	कंटेनरों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी	(एस5)	3.00%	3.00%
(ख)	एक बर्थ/दिन के लिए प्रहस्तन दर			
	स्टील और बैग कार्गो की क्षमता की प्रहस्तन दर		6000	6000
	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की क्षमता की प्रहस्तन दर		3750	3750
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक की क्षमता की प्रहस्तन दर		12500	12500
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि की क्षमता की प्रहस्तन दर		12500	12500
	कंटेनरों की क्षमता की प्रहस्तन दर (फेरे/दिन)		600	480

	(एमओपीटी - 25 फेरे/घंटा/एचएमसी के आधार पर। टीएमएपी - 20 फेरे/घंटा/एचएमसी)			
(ख)	इसलिए, दो बर्थ/दिन के लिए प्रहस्तन दर			
	स्टील और बैग कार्गो के लिए प्रहस्तन दर	(पी1)	12000	12000
	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर	(पी2)	7500	7500
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक के लिए प्रहस्तन दर	(पी3)	25000	25000
	शुष्कबल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए प्रहस्तन दर	(पी4)	25000	25000
	कंटेनरों की क्षमता की प्रहस्तन दर (फेरे/दिन)	(पी5)	1200	960
	(एमओपीटी - 25 फेरे/घंटा/एचएमसी के आधार पर। टीएमएपी - 20 फेरे/घंटा/एचएमसी)			
(ग)	सर्वोत्तम क्षमता प्रति बर्थ			
	स्टील और बैग कार्गो 0.7 * एस1 * पी1 * 365 टन/वार्षिक		337,260	337,260
	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो 0.7 * एस2 * पी2 * 365 टन/वार्षिक		124,556	124,556
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक 0.7 * एस3 * पी3 * 365 टन/वार्षिक		702,625	702,625
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि 0.7 * एस4 * पी4 * 365 टन/वार्षिक		1277,500	1277,500
	कंटेनर (टीईयू) 0.7 * एस5 * पी5 * 365 टीईयू/वार्षिक [टीएमएपी की ग.।ना 1.3 टीईयू कारक पर विचार करता है जिसे एमओपीटी द्वारा नहीं लिया गया है।]		4,599	4,783
	(कंटेनर टनों में)		—	—
	एक बर्थ की कुल सर्वोत्तम क्षमता कार्गो तथा के लिए टनों में		2441,941	2,441,941
	कंटेनर के लिए टीईयू/वार्षिक में		4,599	47,823
(घ)	दो बर्थों के लिए सर्वोत्तम क्षमता			
	स्टील और बैग कार्गो		674,520	674,520
	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो		2491,113	2491,12.5
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक		1,405,250	1,405,250
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि		2,555,000	2,555,000
	कंटेनर (टीईयू)		9,198	—
	दो बर्थों की कुल सर्वोत्तम क्षमता कार्गो के लिए टनों में और		4,883,883	4,883,883
	कंटेनर के लिए टीईयू/वार्षिक में		9,198	9,566
II	पूँजी लागत			₹करोड़ों में
(i)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि			
(क)	सिविल तथा इलैक्ट्रिकल कार्य			
	बन्द ढांचा - 5,50,000 घन मी.		5500.00	5500.00
	बन्द के लिए अरमोर सुरक्षा -300		2925.00	2925.00
	बाहर से रिक्लमेशन - 24,00,000 घन मी.		12000.00	12000.00
	रेलवे साइडिंग - 4 कि.मी.		1200.00	1200.00
	सड़क पहुंचमार्ग - 3000 मीटर		750.00	750.00
	पेविंग - 2,60,000 वर्ग मी.		6500.00	6500.00
	केबल ट्रैव/ड्रेन्स - 100 मीटर		75.00	75.00
	टंतरण शैड (8000 वर्ग मी.)		1440	1440.00
	विविध		10	10.00
	उप-जोड़		30,400.00	30,400.00

(ख)	(ii) सामान्य कार्गो के लिए उपस्कर लागत			
	हारबर मोबाइल क्रेन 100 टन - (11-7-2014 प्रस्ताव में 4 सं.) (13-8-2014 प्रस्ताव में 2 सं.)		6000.00	6000.00
	फोर्क लिफ्ट ट्रक 5 टन - 8 सं.		240.00	240.00
	फोर्क लिफ्ट ट्रक 15 टन - 4 सं.		180.00	180.00
	पे लोडर 10 टन - 6 सं.		270.00	270.00
	बिजली और लाइटिंग		100.00	100.00
			6790.00	6790.00
(ग)	कार्गो प्रहस्तन की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विविध लागत [(क+ख)* ग]		1860.00	1859.50
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत		39050.00	39049.50
(ii)	बर्thing सेवाओं के लिए पूंजी लागत			
(क)	बर्थ और निकर्षण			
	बर्थ लम्बाई - 600 मी., 13950 वर्ग मी.		11860.00	11860.00
	निकर्षण तथा रिक्लमेशन - 5,00,000 घन मी.		2000.00	2000.00
	उप-जोड़		13860.00	13860.00
(ख)	ब्रेक वॉटर - 825 मीटर			
	फाउंडेशन के लिए रिबल माउंड		3450.00	3450.00
	वर्टिकल दीवार तथा सुरक्षा दीवार के लिए कंक्रीट		25000.00	25000.00
	अरमोर सुरक्षा		9488.00	9488.00
	उप जोड़		37938.00	37938.00
(ग)	कुल पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विविध लागत [(क+ख) * 5: टीएएमपी द्वारा सुविचारित]		0.00	2589.90
	बर्thing सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख+ग)		51798.00	54387.90
	परियोजना की कुल पूंजी लागत (i+ii)		90848.00	93437.40
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत			₹लाखों में
	(ख) ईंधन लागत			
	क्रेन		549.443	549.443
	(एमओपीटी - 70 लिटर/घंटा/क्रेन * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 एचएमसी) (टीएएमपी - 70 लिटर/घंटा/क्रेन * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 एचएमसी)			
	- 5टन एफएलटी		219.77	219.77
	(एमओपीटी - 7लिटर/घंटा/ट्रक * /रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 8 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 8 ट्रक)			
	. 15 टन एफएलटी		156.98	156.98
	(एमओपीटी 10 लिटर/घंटा/ट्रक * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 ट्रक) (टीएएमपी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 ट्रक)			
	. पे लोडर		282.56	282.56
	(एमओपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 पे लोडर (टीएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु. 64 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 पे लोडर)			

	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण			
	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1:)		304.00	304.00
	पुर्जों सहित अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)		339.50	339.50
	(घ) बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)		391.00	390.50
	(ङ) मूल्यहास			
	सिविल कार्य @ 3.34%		1015.36	1015.36
	अभियांत्रिक कार्य @ 10.34%		702.09	702.09
	(च). लाइसेंस शुल्क		2041.2	1872.72
	(एमओपीटी - 3 लाख वर्ग मीटर * 567 प्रति 10 वर्ग मीटर/माह * 12 माह) (टीएमपी 3 लाख वर्ग मीटर * 520.20 प्रति 10 वर्ग मीटर/ माह * 12 माह)			
	(छ). वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)		1953.00	1952.48
	कुल प्रचालन लागत		7955.00	7785.38
IV	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा तथा अपफ्रंट प्रशुल्क			रुलाखों में
क.				
(i)	अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			
	(क). कुल प्रचालन लागत		7955.00	7785.38
	(ख). कुल प्रचालन लागत		39050	39049.5
	(ग). 16 प्रतिशत आरओसीई		6248	6247.92
	(ग). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा		14203.00	14033.30
(ii)	एआरआर का प्रभाजन			
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (90%)		12782.70	12629.97
	मंडारि प्रभार (5%)		710.15	701.66
	विविध प्रभार (5%.)		710.15	701.66
(iii)	प्रस्तावित प्रशुल्क (दर रु./टन/टीईयू में)			
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	(i) स्टील और बैग कार्गो (100 प्रतिशत विदेशी कार्गो)		416.92	411.94
	(ii) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (100 प्रतिशत विदेशी कार्गो)		667.07	659.10
	(iii) शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक			
	- विदेशी कार्गो (90%)		208.46	205.97
	- तटीय कार्गो (10%)		125.08	123.58
	(iv) शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि			
	- विदेशी कार्गो (90%)		208.46	205.97
	- तटीय कार्गो (10%)		125.08	123.58

(क). कंटेनर (रु. प्रति टीईयू)			
. विदेशी कार्गो (95%)		4254.26	4041.73
. तटीय कार्गो (5%)		2552.56	2425.04
(ख). भंडारण प्रभार			
राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)		710.15	701.66
भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का :		20%	20%
भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (टन)		1,840	—
निःशुल्क अवधि			
आयात			
निर्यात		15	15
		25	25
निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (कार्गो-वार) (रु. प्रति टन/दिन)			
स्टील और बैग कार्गो			
(प्रस्ताव तारीख :- 11.7.2014) (प्रस्ताव दिनांक: 22.8.2014)			
16 से 20वें दिन पहले 5 दिन		23.161	22.89
21 से 25वें दिन 6वें से 10वें दिन		34.74	34.33
26वें दिन से आगे 11वें दिन से आगे		46.32	45.77
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो			
(प्रस्ताव तारीख: 11.7.2014) (प्रस्ताव दिनांक: 22.8.2014)			
16 से 20वें दिन पहले 5 दिन		37.06	36.62
21 से 25वें दिन 6वें से 10वें दिन		55.59	54.92
26वें दिन से आगे 11वें दिन से आगे		74.12	73.23
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक			
(प्रस्ताव तारीख : 11.7.2014) (प्रस्ताव दिनांक: 22.8.2014)			
16 से 20वें दिन पहले 5 दिन		11.12	10.98
21 से 25वें दिन 6वें से 10वें दिन		16.68	16.48
26वें दिन से आगे 11वें दिन से आगे		22.24	21.97
शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि			
(प्रस्ताव तारीख : 11.7.2014) (प्रस्ताव दिनांक: 22.8.2014)			
16 से 20वें दिन पहले 5 दिन		11.12	10.98
21 से 25वें दिन 6वें से 10वें दिन		16.68	16.48
26वें दिन से आगे 11वें दिन से आगे		22.24	21.97
कंटेनर (टीईयू)			
(प्रस्ताव तारीख: 11.7.2014) (प्रस्ताव दिनांक: 22.8.2014)			
16 से 20वें दिन पहले 5 दिन		231.52	220.07
21 से 25वें दिन 6वें से 10वें दिन		347.28	330.11
26वें दिन से आगे 11वें दिन से आगे		463.04	440.15

	(ख). विविध प्रभार			
	राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)		710.15	701.66
	स्टील और बैग कार्गो (रु. प्रति टन)		14.10	13.94
	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (रु. प्रति टन)		14.10	13.94
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक (रु. प्रति टन)		14.10	13.94
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि (रु. प्रति टन)		14.10	13.94
	कंटेनर (टीईयू) (रु. प्रति टीईयू)		231.62	220.05
ख.	बर्थ किराया प्रभार		रु. लाखों में	
	2 बर्थों के लिए राजस्व अपेक्षा			
	कुल प्रचालन लागत			
	मरम्मत और अनुरक्षा लागत @ 1%		517.98	543.88
	मूल्यहास @ 3.34%		1730.05	1816.56
	बीमा @ 1%		517.98	543.88
	कुल प्रचालन लागत		2766.00	2904.31
	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ आरओसीई @ 16%		8287.68	8702.06
	कुल राजस्व अपेक्षा बर्थ के लिए		11053.69	11606.38
	बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा रु. में (विदेशगामी पोत)		3.86	2.03
	बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा रु. में (तटीय गामी पोत)		2.32	1.22

विभिन्न कार्गो समूहों के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभारों की गणना दर्शाता विवरण											
एमओपीटी द्वारा प्रहस्तन प्रभारों की गणना (प्रस्ताव दिनांक 19-8-2014)											
कार्गो समूह	कार्गो हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर प्रतिदिन (कार्गो के लिए टन में और कंटेनर टीईयू में)	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (टन/टीईयू)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का प्रतिशत	राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो		दर रु. प्रति टन/टीईयू में		
							विदेशी (टन/टीईयू में)	तटीय (टन/टीईयू में)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए	
स्टील और बैग वाला (100: विदेशी कार्गो)	22.00%	12000	674520	56	22.00%	2.812.19	674520	0	416.92	250.15	
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (100: विदेशी कार्गो)	13.00%	7500	249113	33	13.00%	1.661.75	249113	0	667.07	400.24	
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक (90 प्रतिशत विदेशी कार्गो, 10 प्रतिशत तटीय कार्गो)	22.00%	25000	1405250	56	22.00%	2.812.19	1264725	140525	208.46	125.08	
शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि (90 प्रतिशत विदेशी कार्गो)	40%	25000	2555000	102	40.00%	5.113.08	2299500	255500	208.46	125.08	

10 प्रतिशत तटीय कार्गो)										
उप जोड़ (कार्गो के लिए)	97.00%		4883883	248	97.00%	12399.22	4487858	396025		
उप जोड़ (कंटेनरों के लिए)	3.00%	1200	9198	8	3.00%	383.48	8738	460	4254.26	2552.56
कुल	100.00%			256	100.00%	12782.70				
टीएएमपी द्वारा संशोधित प्रहस्तन प्रभार										
कार्गो समूह	कार्गो हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर प्रतिदिन	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (टन/टीईयू)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का प्रतिशत	राजस्व अपेक्षा	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो		दर रु. प्रति टन/टीईयू में	
						(रु. लाखों में)	विदेशी (टन/टीईयू में)	तटीय (टन/टीईयू में)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
स्टील और बैग वाला (100: विदेशी कार्गो)	22.00%	12000	674520	56	22.00%	2778.59	674520	0	411.94	247.16
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (100: विदेशी कार्गो)	13.00%	7500	249113	33	13.00%	1641.90	249113	0	659.10	395.46
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक (90 प्रतिशत विदेशी कार्गो, 10 प्रतिशत तटीय कार्गो)	22.00%	25000	1405250	56	22.00%	2778.59	1264725	140525	205.97	123.58
शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि (90 प्रतिशत विदेशी कार्गो, 10 प्रतिशत तटीय कार्गो)	40.00%	25000	2555000	102	40.00%	5051.99	2299500	255500	205.97	123.58
उप-जोड़	97.00%	0	4883883	248	97.00%	12251.07	4487858	396025		
उप जोड़ कंटेनर (95 प्रतिशत विदेशी कार्गो, 5 प्रतिशत तटीय कार्गो)	3.00%	1248	9566	8	3.00%	378.90	9088	478	4041.73	2425.04
उप-जोड़ I	100.00%	0	0	256	100.00%	12629.97				

* टिप्पणी: सर्वोत्तम क्षमता में लिए गए कंटेनर के लिए प्रहस्तन दर 960 बॉक्स/दिन 2 एचएमसी के लिए है। 1.31 का टीईयू कारक सर्वोत्तम क्षमता ग.।ना में लिया गया है। इसलिए, इस विवर.। में भी, 1.3 का टीईयू कारक 1248 टीईयू प्रतिदिन पर पहुंचने के लिए लागू किया गया है (960 * 1.3)

प्रस्ताव दिनांक 19-8-2014 का एमओपीटी द्वारा भंडारण प्रभारों का परिकलन					रु. प्रति टन / टीईयू प्रतिदिन			
क्र.सं.	विवरण	स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	कंटेनर	कुल	
(i)	सर्वोत्तम क्षमता	674520	249113	1405250	2555000	9198		
(ii)	प्रतिशत हिस्सेदारी	22%	13.00%	22%	40%	3%	100%	
(iii)	राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	156.23	92.32	156.23	284.06	21.30	710.15	
(iv)	भंडारण प्रभार आकर्षित काने वाले कार्गो का %	20%	20.00%	20%	20%	20%		
(v)	निःशुल्क अवधि के बाद भंडार.। प्रभार आकर्षित करने वाला कार्गो (i* iv)	134904	49823	281050	511000	19.13		
(vi)	प्रस्तावित भंडारण प्रभार (रु. प्रति टन/टीईयू प्रतिदिन)							
(vii)	पहले 5 दिन (प्रथम स्लैब दर का 1.5 गुणा) अर्थात (iii / v / 5 दिन)	23.16	37.06	11.12	11.12	231.52		
(viii)	6वें से 10वें दिन (प्रथम स्लैब दर का 2 गुणा) (vii* 1-5 गुणा)	34.74	55.59	16.68	16.68	347.28		
(ix)	11वें दिन से आगे (vii* 2 गुणा)	46.32	74.12	22.24	22.24	463.04		

टीएमपी द्वारा संशोधित भंडार। प्रभार रु. प्रति टन/टीईयू प्रतिदिन							
क्र.सं.	विवरण	स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	कंटेनर	कुल
(i)	सर्वोत्तम क्षमता	674520	249113	1405250	2555000	9566	
(ii)	प्रतिशत हिस्सेदारी	22%	13%	22%	40%	3%	100.00%
(iii)	राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	154.37	91.22	154.37	280.67	21.05	701.66
(iv)	भंडार। प्रभार आकर्षित काने वाले कार्गो का %	20%	20%	20%	20%	20%	
(v)	निःशुल्क अवधि के बाद भंडार। प्रभार आकर्षित करने वाला कार्गो ('प' पअ)	134904	49823	281050	511000	1913	
(vi)	प्रस्तावित भंडार। प्रभार (रु. प्रति टन/टीईयू प्रतिदिन)						
(vii)	पहले 5 दिन (प्रथम स्लैब दर का 1.5 गुणा) अर्थात् (iii/v/5 दिन)	22.89	36.62	10.98	10.98	220.07	
(viii)	6वें से 10वें दिन (प्रथम स्लैब दर का 2 गुणा) (vii* 1-5 गुणा)	34.33	54.92	16.48	16.48	330.11	
(ix)	11वें दिन से आगे (vii* 2 गुणा)	45.77	73.23	21.97	21.97	440.15	

अनुबंध -II							
एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 19-8-2014 में बर्थ प्रभारों का परिकलन							
क्र.सं.	विवरण	स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	कंटेनर (टीईयू)	जोड़
(i)	प्रहस्तन दर (टन/टीईयू दिन)	12000	7500	25000	25000	1200	
(ii)	पोत का औसत जीआरटी (टनों में)	34200	34200	34200	69600	27000	
(iii)	औसत पार्सल आकार प्रति पोत (टन)	50800	50800	50800	103900	480	
(iv)	सर्वोत्तम क्षमता (टनों में)	674520	249113	1405250	2555000	9198	
(v)	बर्थ दिवसों की सं. (iv/i)	56	33	56.21	102.2	7	255.5000667
(vi)	बर्थ घंटों की सं. (v* 24)	1349	797	1349.04	2452.8	18	6132.0016
(vii)	पोतों की सं. (iv/iii)	13	3	28	25	19.1625	89.59760638
(viii)	कुल जीआरटी घंटे (vi* ii)	46137168	27262926.72	46137168	170714880	4966920	295219062.7
(ix)	% विदेशी कार्गो	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00	
(x)	% तटीय कार्गो	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	
(xi)	कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत) (viii* ix)	46137168	27262926.72	41523451	153643392	4718574	27328551
(xii)	कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत) (viii* x)	0	0	461371	17071488	248346	2193355
(xiii)	कुल राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)						11054.00
(xiv)	बर्थ किराया प्रभार रु. में प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी) (xiii/(xi+(0.6* xii))						3.86
(xv)	बर्थ किराया प्रभार रु० में प्रति जीआरटी प्रति घंटा (तटीय) (xiv* 0.6)						2.32
टीएमपी द्वारा संशोधित बर्थ किराया प्रभार							
क्र.सं.	विवरण	स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	कंटेनर (टीईयू)	जोड़
(i)	प्रहस्तन दर (टन/टीईयू दिन/प्रति बर्थ)	6000	3750	12500	12500	624	
(ii)	पोत का औसत जीआरटी (टनों में)	34200	34200	34200	69600	27000	

(iii)	औसत पार्सल आकार प्रति पोत (टन)	50800	50800	50800	103900	480	
(iv)	सर्वोत्तम क्षमता (टन/टीईयू/बर्थ में)	337260	124556	702625	1277500	4783	
(v)	बर्थ दिवसों की सं.	56	33	56	102	8	255.5
(vi)	(iv/i) बर्थ घंटों की सं.	1349	797	1349	2453	184	6132
(vii)	(v* 24) पोतों की सं.	7	2	14	12	10	45
(viii)	(iv/iii) कुल जीआरटी घंटे	46137168	27262927	46137168	170714880	4966961	295219104.3
(ix)	(vi* ii) % विदेशी कार्गो	100.00%		100.00%	90.00%	90.00%	
(x)	% तटीय कार्गो	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	
(xi)	कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत) प्रति बर्थ (viii* ix)	46137168	27262926.72	41523451.2	153643392	4718613.462	273285551
(xii)	कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत) प्रति बर्थ (viii* x)	0	0	4613716.8	17071488	248348.0769	21933553
(xiii)	कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत) 2 बर्थों के लिए (xi * 2)						546571103
(xiv)	कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत) 2 बर्थों के लिए (xii* 2)						43867106
(xv)	कुल राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)						11606.38
(xvi)	बर्थ किराया प्रभार रु. में प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी) (xv/(xiii+(0.6* xiv))						2.03
(xvii)	बर्थ किराया प्रभार रु0 में प्रति जीआरटी प्रति घंटा (तटीय) (xvi* 0.6)						1.22

अनुबंध—III

मुरुगांव पत्तन न्यास

बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएं—सामान्य

इस दरमान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षित नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:—

- 'तटीय पोत' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- 'प्रतिदिन' अर्थात् प्रति केलेंडर दिवस जब तक कि अन्यथा उल्लेख नहीं किया गया हो।

1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - कार्गो संबद्ध प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।
 - यदि विदेशी पत्तन से कार्गो तटीय समुद्रीय यात्राओं पर भारतीय पत्तन में 'ख' में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है तो इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत किसी पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को दुलाई करने पर रियायत के लिए पात्र होगा।
- विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :

- (क) प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv) सभी निर्धारित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v) (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्रचालक कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख) प्रचालक भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग) पत्तनों को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vi). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया:

पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार निम्न दरों के अनुसार होंगे:-

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	2.03	1.22

- (i) बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ का अभिग्रहण किए जाने के समय से गिनती किया जाएगा।
- (ii) बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (iii) बर्थ किराया उस अवधि के लिए वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत को अन्य समान अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में निर्धारण के अनुसार निजी प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं कारणों से आगिया उपस्कर के अनुपलब्धता/खराब होने अथवा बिजली गुल होने की वजह से टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रचालित बर्थ पर लगातार एक घंटा या अधिक समय के लिए निष्क्रिय रहने के लिए मजबूर किया जाता है।
- (iv) (क). नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।
- (ख). बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
- (v) गलत संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।
- “गलत संकेत” तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबकि इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय ज्वार-भाटा, रात्रि नौचालन में कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।”

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

	कार्गो	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
		विदेशी (₹ प्रति टन)	तटीय (₹ प्रति टन)
1	स्टील और बैग कार्गो	411.94	247.16

2	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	659.10	395.46
3	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	205.97	123.58
4	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	205.97	123.58
5	कंटेनर	4041.73 प्रति टीईयू	2425.04 प्रति टीईयू

टिप्पणियां:

उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार कार्गो की लदाई/उतराई, इसे भंडारण के स्थान पर स्थानांतरित करना, निर्धारित निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिवलेमिंग और यथा लागू जलयान/ट्रेन/ट्रकों पर लदाई, दरमानों में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए एक समेकित प्रभार है।

4. **भंडारण प्रभार:**

निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

निःशुल्क अवधि

आयात कार्गो	—	15 दिन
निर्यात कार्गो	—	25 दिन

(क). निःशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

	अवधि	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹)				कंटेनर (दर प्रति टीईयू/दिन अथवा उसका भाग)
		स्टील और बैग कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न तथा उर्वरक	शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, खनिज	
1	प्रथम 5 दिन	22.89	36.62	10.98	10.98	220.07
2	6वें से 10वें दिन	34.33	54.92	16.48	16.48	330.11
3	11वें दिन से आगे	45.77	73.23	21.97	21.97	440.15

टिप्पणियां:

- निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो डिलीवर/नौभरण करने की स्थिति में नहीं जो जब टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

5. **विविध प्रभार:**

सभी विविध सेवाओं जैसे सफाई, संग्रहण, यार्ड कन्वेयरों से स्पलेज, गैलेरियां आदि, कार्गो का नमीकरण, धूल निवारण सेवाएं, पर्यावरण, सुरक्षा प्रभार आदि के लिए प्रभार।

निम्नलिखित विविध प्रभार लागू हैं:-

क्र.सं.	विवरण	कार्गो के लिए दर ₹ में प्रति टन और कंटेनर के लिए ₹ प्रति टीईयू
1	स्टील और बैग कार्गो	13.94
2	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	13.94
3	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	13.94
4	शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि	13.94
5	कंटेनर	220.05 प्रति टीईयू

उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु केवल 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

* * * * *

अनुबंध - IV

बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए कार्यनिष्पादन मानक

कार्गो का प्रकार	कार्यनिष्पादन मानक प्रति एचएमसी प्रति बर्थ
स्टील और बैग कार्गो	6000 टन/दिन
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	3750 टन/दिन
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न और उर्वरक	12500 टन/दिन
शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, चूनापत्थर खनिज आदि	12500 टन/दिन
कटेनर	20 टन/दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Mumbai, the 14th November, 2014

NOTIFICATION

No. TAMP/21/2014-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of upfront tariff cap for multipurpose cargo terminal under PPP mode at MOPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/21/2014-MOPT

Mormugao Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30th day of September 2014)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of upfront tariff cap for multipurpose cargo terminal under Public Private Partnership (PPP) mode at MOPT.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette No. 214. The said Guidelines are effective from 31 July 2013. Subsequently, the MOS has issued Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India vide Gazette No. 254 dated 30 September 2013.

3.1. The Mormugao Port Trust (MOPT) had earlier vide its letter dated 8 April 2014 filed a proposal for fixation of the upfront tariff cap (Reference Tariff) for Multipurpose Cargo Terminal under PPP mode at MOPT in pursuance of Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013 notified on 30 September 2013.

3.2 The MOPT stated that it had earlier planned to develop a berth at West of the existing Breakwater (WOB) for handling Iron Ore, by private terminal operator on BOOT basis. Tariffs for this purpose was approved by the Authority vide Order No. TAMP/60/2009-MOPT passed on 04/05/2010. On account of various reasons, the project could not be

implemented. The port is now proposing to develop 2 multipurpose berths in the said location for catering to all kinds of general cargo both bulk as well as break bulk. Since the project parameters, cargo to be handled as well as investments have undergone change, the tariff notified earlier will not be valid and hence new tariff is proposed under 2013 guidelines.

3.3. On perusing the proposal of the MOPT it was observed that estimated Annual Revenue Requirement (ARR) apportioned to three tariff groups viz. cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges was itself proposed as the upfront tariff cap. The unit rate arrived by the MOPT was not in line with the methodology prescribed in upfront tariff guidelines. Apart from that, the proposal of MOPT was not accompanied with Performance standards, which needs to be notified by this Authority along with the reference tariff as per Clauses 2.2 of the 2013 guidelines. In view of the above position and various other gaps observed, the MOPT proposal dated 8 April 2014 was returned to MOPT vide our letter dated 17 April 2014.

4.1. In this backdrop, the MOPT vide its letter dated 19 May 2014 has submitted a revised proposal. The revised proposal was, however, not accompanied with Scale of Rates (SOR) The MOPT was, therefore, requested vide our letter dated 22 May 2013 to furnish the proposed draft Scale of Rates.

4.2. In response, the MOPT vide its letter dated 23 May 2014 has submitted a complete proposal along with draft proposed SOR. The MOPT in the said letter has also stated that tariff cap for additional Port Dues was inadvertently not included in its earlier proposal dated 19 May 2014. It has, therefore, requested to ignore its earlier proposal of 19 May 2014.

4.3. The highlights of the MOPT proposal dated 23 May 2014 are summarized below:

- (i) As per the revised tariff guidelines 2013, Reference Tariff will be the highest tariff fixed for the commodity under 2008 guidelines at its own port with suitable escalation as provided in the guidelines. In case there is no upfront tariff fixed for a particular commodity under 2008 guidelines in its own ports, the highest tariff in the nearest Major Port is to be considered. In case, both these options are not available, tariff has to be determined by applying the principles of 2008 guidelines.
- (ii) As per its earlier letter dated 8 April 2014 the Port had earlier planned to develop a berth at West of the existing Breakwater (WOB) for handling Iron Ore, by private terminal operator on BOOT basis. Tariff for this purpose was approved by the Authority vide Order No.TAMP/60/2009-MOPT dated 04 May 2010. On account of various reasons, the project could not be implemented. The port is now proposing to develop 2 multipurpose berths in the said location for catering to all kinds of general cargo both bulk as well as break bulk. Since the project parameters, cargo to be handled as well as investments have undergone change, the tariff notified earlier is not valid and hence tariff under 2013 guidelines is proposed.
- (iii) MOPT seeks the approval for upfront tariff for a general cargo terminal based upon the Guidelines of 2008.
- (iv)
 - (a) 2 berths are proposed to be constructed with a total length of 750 m. One berth of 400m long will be exclusively used for handling coal. The second berth of 350m long will be used for handling all kinds of General Cargo and containers.
 - (b) The proposed terminal can handle only Panamax vessels for the time being, since the existing draft of the channel (-13.40 m below CD) does not permit sailing of a fully loaded Capesize vessel. No plans have been drawn up for deepening the channel to handle Capesize vessels.
 - (c) For Coal, the predominant type of vessel will be Panamax Class whereas for General Cargo and containers it will be Handymax Class.
 - (d) For computation of Berth Hire Charges, the vessel mix of Panamax and Handymax has been considered as 50:50.
- (v) A major disadvantage of the port is an extremely limited land area. Cost of reclamation is quite high because the environmentally-sensitive state of Goa has very few quarries. While designing the terminal the prevalent cost of reclamation has been considered. The entire back up area of about (3,00,000 sq.m.) 75 acres will have to be reclaimed.
- (vi)
 - (a) About 40,000 sq.m of area will be utilized for railway and road corridor. Hence, the storage area available is 2,60,000 sq.m.

- (b) Of 2,60,000 sq. mtrs of area , 1.60 lakh sq. mtrs of area is earmarked for coal storage and 1.00 lakh square meters for all other general cargo.

(vii) Tariff computation for coal handling and general cargo is arrived separately.

(viii) **Optimal Capacity:**

(a) **Coal:**

(i) Optimal quay capacity:

The optimal quay capacity for coal is computed at 70% of the maximum quantity of coal that could be unloaded from ships. Entire vessel calls have been considered as Panamax Vessels. Ship day output of Panamax Vessels is considered as 35000 tons/day for handling coal. Using the above norms and the formula prescribed in 2008 guidelines optimal quay capacity of the coal terminal is assessed as 8.94 million tons per annum as given below:

Coal Handling Capacity:

Description	Norms as per the guidelines (unloading)	Parameters considered by MOPT
Handling rate for Panamax vessel	35,000 tons/day	35,000 tons/day
Share of Panamax vessel	-	100%
Optimal capacity for Coal handling berth (0.7 * 35000 * 365)		8.94 MTPA

(ii) Optimal yard capacity:

The maximum area available for stockpiling is 1.60 lakh square meters. The norms prescribed for the optimal yard capacity as per guidelines and parameters considered by MOPT for assessing the optimal yard capacity is given below:

Parameters	Norms as per the guidelines	Parameters given by MOPT
Area of the yard available	As provided by port	1,60,000 sq.m.
Percentage of total area that could be used for stacking	70%	70%
Quantity that can be stacked per sq.m of area	3 Tons/Sq.m.	4.5 Tons/Sq.m.
Turnover ratio of the plot in a year	12	17
Optimal Yard Capacity		5.99 MTPA

(70%* 160000* 4.5* 70%* 17)

- (iii) The optimal capacity of the coal terminal is assessed at 6 Million Tonnes Per Annum (MTPA), being the lower of optimal quay and yard capacity.
- (b) **Other General Cargo:**
In the case of Other General Cargo, the optimal capacity assessed for various categories of cargo is tabulated below:

Type of Cargo	Handling Rate as per norms	Handling Rate considered	Optimal Capacity (MTPA)
Steel and bagged.	4000 Tons/day	8000 Tons/day	$8000 \times 365 \times 0.7$ =2.04 MTPA
Other break bulk cargo.	2500 Tons/day	7000 Tons/day	$7000 \times 365 \times 0.7$ =1.80 MTPA
Dry bulk cargo like food grains and Fertilizers.	7500 Tons/day	10,000 Tons/day	$10000 \times 365 \times 0.7$ =2.56 MTPA
Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.	10000 Tons/day	12000 Tons/day	$12000 \times 365 \times 0.7$ =3.07 MTPA
Total			9.47 MTPA

- (c) **Containers:**

In case of containers, no dedicated container handling equipment are proposed since the volumes are small. Equipment's will consist of 2 Mobile Harbour Cranes, one reach stacker and fork lift trucks. Hence the tariff calculations will differ from that mentioned in the guidelines. Optimal capacity for container handling is worked out as under.

Container handling per hour/crane = 20

Total capacity considering 2 cranes = $2 \times 20 \times 24 \times 365 \times 0.7 = 2,45,280.00$ TEUs

- (ix) **Capital Cost:**

- (a) The total capital cost of the entire project is ₹1366.13 crores which broadly consist of the following:

(₹ in crores)	
Item	Total
Berth	168.56
Dredging	27.50
Breakwater	379.38
Other Civil/Electrical Works	508.69
Handling Equipment	282.00
Total	1,366.13

- (b) The total capital cost of the project has been segregated into two cargo categories i.e. coal handling and other general cargo. The detailed bifurcation of the Capital Cost for the Coal Berth and for General cargo considered by MOPT is tabulated below:

(₹ in crores)			
Particulars	Estimated Capital Cost for Coal terminal	Estimated Capital Cost for Other General cargo	Total
A. Berth and Dredging			
Berth	89.90	78.66	168.56
Dredging & Reclamation	17.50	10.00	27.50
Total cost of coal berth	107.40	88.66	196.06
B. Civil and Electrical Works			
Bund Structure	46.00	34.50	80.50
Armour protection for bund Reclamation area	28.75	17.25	46.00
Railway siding area	8.00	-	8.00

Reclamation from outside	103.64	24.50	128.14
Railway siding	24.00	12.00	36.00
Road approach	10.50	4.50	15.00
Covered Storage sheds	84.00	-	84.00
Paving	45.00	30.00	75.00
Cable Trench/Drains	0.53	0.53	1.06
Electrical Requirements	2.50	2.50	5.00
Environmental Upgradation	2.50	2.50	5.00
Security Systems	1.00	1.00	2.00
Substation	2.50	2.50	5.00
Miscellaneous	5.00	5.00	10.00
Total for Civil and Electrical Works	363.92	136.78	500.70
C. Handling Equipment			
Ship Unloader-2 nos.	70.00	-	70.00
Conveying Equipment-2000 mts	50.00	-	50.00
Rail loading System & Silo-1 no.	40.00	-	40.00
Stacker cum Reclaimers-2 nos.	40.00	-	40.00
Harbour Mobile Cranes-2 nos.	-	60.00	60.00
Fork Lift Trucks 5 Tons- 6 nos.	-	1.50	1.50
Fork Lift Trucks 10 Tons- 3 nos.	-	0.99	0.99
Pay Loaders 10 Tons- 5 Nos.	-	2.50	2.50
Reach Stacker-1 no	-	3.00	3.00
Diesel Locomotive (50% cost)	6.00	6.00	12.00
Power Lighting & Communication	1.00	1.00	2.00
Total for Handling Equipment	207.00	74.99	282.00
D. Miscellaneous (5% of civil and equipment cost)			
	28.55	10.59	39.14
E. Total Capital Cost ((A+B+C+D))	706.87	311.03	1017.90
F. Breakwater			
			379.38
G. Total capital cost of the project (D+E)			1397.28

[Based on the detailed bifurcation of capital cost furnished by MOPT the total capital cost is ₹1358.12 crores excluding Miscellaneous cost (₹1397.28 crores – ₹39.14 crores) whereas MOPT has mentioned that the total capital cost is ₹1366.12 crores. The difference is because, the MOPT has considered the total of Civil and Electrical Works as ₹508.69 in the summary but the sum as per the above table at Sr. No (B) comes to ₹ 500.70 crores.]

(x) **Operating Cost:**

The Operating Cost projected in the proposal for Coal handling, General Cargo, Container is worked out as follows:

(₹ in crores)

Operating Cost	Operating cost for Coal		Operating cost for Other General cargo		Operating cost for Container		Total
	Working	Amount	Working	Amount	Working	Amount	
Power	1.40 units/ton* ₹ 7.00 * 6 MTPA	5.88	2 cranes* 7 rs* 100units/ 4000hr	0.56	8 units* Rs. 7* 245280 TEUs	1.37	7.81
Fuel cost	₹60* 0.5* 45 ltr * 4000* 1	0.54		3.90	4 ltr* ₹ 60* 245280 TEUs	5.8	10.24
Repair and maintenance of Civil Assets	1%* ₹363.92 Crore	3.64	1% * 134 cr	1.34	1%* 134 cr	1.34	6.32
Repair and maintenance of Mechanical Assets	7%* ₹ 207 Crore	14.49	5%* 75	3.75	2%* 75 cr	1.5	19.74
Insurance	1%* ₹ 599.47 Crore	5.99	1% of gross Fixed Asset	2.22	1% of gross Fixed Asset	2.22	10.43
Depreciation	(3.34%* 363.92+ (10.34%* 207)	33.55	3.34% of civil cost & 10.34% of Equipment	12.32	3.34% of civil cost & 10.34% of Equipment	12.32	58.19
Lease Rental (License Fee)	1.60 lakh* 567* 10sq.m	10.89	As per Scale of Rates	6.80	As per Scale of Rates	6.8	24.49
Other expenses as per the norm 5% of the gross fixed asset value	5%* 599.47	29.97	5% of Gross Fixed Asset	11.12	5% of Gross Fixed Asset	11.12	52.21
Total of Operating cost		104.95		42.00		42.47	189.43

(xi) **Annual Revenue Requirement:**

Annual Revenue Requirement (ARR) for handling, storage and miscellaneous charges for Coal handling, other General Cargo and Container is as follows:-

(₹ In crores)

Particulars	Coal Handling	Other General Cargo	Containers
a) Gross Fixed Asset Value	599.47	222.37	222.37
b) Rate of return on capital employed @16% (16%* a)	95.92	35.58	35.58
c) Operating Cost	104.95	42.00	42.47
d) Revenue Requirement (b+c)	200.86	77.58	78.04

- (xii) From the ARR assessed for coal handling at ₹ 200.86 Crores, MOPT has arrived at average tariff of ₹ 334.80 per ton for optimal capacity for 6 MTPA. Subsequently, applying ratio of 98%, 1% & 1% on the average tariff, the MOPT has arrived at unit rate for handling, Storage and Miscellaneous. Similar approach has been followed by MOPT for arriving at proposed upfront tariff for other cargo and Container except for the ratio of apportionment applied for other cargo is 90:5:5 and for container it is 90:7:3.

[Upfront tariff guidelines stipulate that the total Revenue Requirement determined as per the norms prescribed in the guidelines is to be apportioned among three tariff groups viz. cargo handling charge, miscellaneous and storage charge as per the normative percentage prescribed in the guidelines and thereafter the rates for individual tariff items is to be determined. As against that, the MOPT has first arrived at average tariff for coal terminal, general cargo, and container by dividing the total ARR assessed for coal terminal and general cargo terminal (cargo-wise) over the optimal capacity and apportioned the average tariff in three tariff groups' viz. cargo handling charge, miscellaneous and storage charge. The approach followed by MOPT is not in line with tariff guidelines and also not in line with general approach followed by Authority for determination of upfront tariff.]

(xiii). **Additional Port Dues:**

- (a). Substantial amount of ₹379.38 crores is expected to be invested by terminal operator on the Breakwater of length 825 meters. As per guidelines, PPP operator is required to collect tariff on facilities provided by him. Accordingly, "Additional Port Dues" are calculated as follows:

(₹ In crores)

Break water-825 metres	
Rubble mound for foundation	34.50
Concrete for vertical wall plus protecting wall	250.00
Armour Protection	94.88
Grand Total	379.38
16% ROCE	60.70
1% Maintenance Expenses	3.79
3.34% depreciation	12.67
Revenue Requirement	77.16
Total GRT * (Refer Table below)	60,39,000
Rate per GRT (RS./GRT)	127.80

* The calculation of total GRT is shown below:

Particulars	Coal berth (A)	Other General Cargo (B)
Capacity of coal berth. (Note 2).	6 MTPA	2.29 MTPA
Type of vessel	Panamax (100 %)	Handymax(100%)
Average DWT	75000	45000
Avg. Parcel Size	60,000 T	40,000 T
Nos.	100 nos	57 nos
Avg. GRT of vessel	45000 T	27000 T
Total GRT per annum of Panamax and Handy Max vessels	4500000 GRT	1539000 GRT
TOTAL GRT	6039000	

* **Column B:** The percentage of share of cargo considered to arrive at capacity calculation of 2.29 MTPA for general cargo berth for the purpose of determining port dues only is given below:

Category	Percentage	Capacity	Weighted capacity
Steel and bagged cargo.	58 %	2.04 MT	1.18
Other break bulk cargo.	8 %	1.80 MT	0.14
Dry bulk cargo like food grains and fertilizers.	14 %	2.56 MT	0.36
Dry bulk cargo like limestone and minerals.	12 %	3.07 MT	0.37
Containers.	8 %	2,45,280 TEUs	* 0.24
Total	100%		2.29 MTPA

* 1 TEU is considered as 12 tons.

(xiv). (a). **Calculation of Berth Hire Charges is given below:**

The revenue required for construction and maintenance of berth as per the guidelines of 2008 has to be recovered from the vessels calling at the new terminal. The total GRT hrs of the vessels for two berths is calculated considering the vessel mix of Panamax and Handymax as 50:50.

The total GRT-Hrs of the vessels for two berths is calculated as below:

$$(45000 \times 0.5 + 27000 \times 0.5) \times 0.7 \times 365 \times 24 \times 2 = 44,15,04,400 \text{ GRT-Hrs.}$$

(b). **Tariff computation of berth hire as furnished by MOPT is given below:**

(₹ In crores)

TARIFF CALCULATION FOR BERTH HIRE CHARGES	
Cost of construction of Berth	168.56
Dredging	27.50
Repair and Maintenance Cost @ 1%	1.96
Depreciation	5.62
Revenue Requirement	60.20
Total GT-Hrs	44,15,04,400
Berth Hire Charges Rs. per GT per Hour	1.36

[Note: Sum of 16% return on capital cost of berth construction and dredging cost and operating cost comes to be ₹ 38.94 crores which does not match with the total Revenue requirement of ₹ 60.20 crores furnished by MOPT.]

(xv). The MOPT has proposed Performance standards for Coal handling, other general cargo & container as given below.

A. Performance Standards for Coal Handling

(i). **Gross Berth Output**

Cargo Category	Gross berth day Output
Coking Coal - Import	
For Handling more than 100,000 MT parcel size	45,000 T/day
For handling between 65,000 T-100,000 T parcel size	35,000 T/day
For handling between 30,000 T-65,000 T parcel size	25,000 T/day
For handling less than 30,000 T- parcel size	15,000 T/day

Thermal Coal - Import	
For Handling more than 100,000 MT parcel size	45,000 T/day
For handling between 65,000 T-100,000 T parcel size	35,000 T/day
For handling between 30,000 T-65,000 T parcel size	25,000 T/day
For handling less than 30,000 T- parcel size	10,000 T/day
Non Coking Coal - Import	
For Handling more than 100,000 MT parcel size	40,000 T/day
For handling between 65,000 T-100,000 T parcel size	30,000 T/day
For handling between 30,000 T-65,000 T parcel size	25,000 T/day
For handling less than 30,000 T- parcel size	10,000 T/day
Coke - Import	
For handling more than 30,000 T parcel size	10,000 T/day
For handling less than 30,000 T- parcel size	7,000 T/day

(ii). **Transit Storage Dwell Time**

For Coal and Coke at Stack yard – 10 days on completion of vessel

(iii). **Turnaround Time for Delivery Operation**

This shall be computed as the sum of time taken for loading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed in a month. Time prescribed for each operation will be as follows;

Truck for conventional cargo (single operation)-	40 min
Truck for conventional cargo (double operation) -	80 min
Rake for rapid in motion (single operation) -	2 Hrs.
Rake for rapid in motion (double operation) -	2 Hrs.
Rake in static condition (single operation) -	5 Hrs.
Rake in static condition (double operation) -	10 Hrs.

B. Performance Standards for General Cargo Handling

Type of Cargo	Handling Rate
Steel and bagged cargo	8000 Tons/day
Other break bulk cargo	7000 Tons/day
Dry bulk cargo like food grains and Fertilizers	10,000 Tons/day
Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.	12000 Tons/day

C. Performance Standards for Container Handling

Main Line Vessel	-	20 moves/hr
Feeder Vessels	-	15 moves/hr

(xvi). The MOPT has proposed the following upfront tariff to meet the estimated revenue requirement:

(a). Berth hire:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	1.36	0.82

(b). Additional Port Dues:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT (₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	128.00	77.00

(c). Cargo handling charges:

Sl. No.	Cargo Type	Cargo Handling Charges	
		Foreign (₹)	Coastal
1	Coal/Coke	331.00 per ton	199.00 per ton
2	Dry Bulk Food Grains, Fertilizers	273.00 per ton	164.00 per ton
	Limestone, Minerals etc.	228.00 per ton	137.00 per ton
3	Break Bulk Steel and Bagged Cargo	342.00 per ton	205.00 per ton
	Other break bulk	388.00 per ton	233.00 per ton
4	Containers	2863 per TEU	1718.00 TEU

(d). Storage charges:

The storage charge for the cargo stored in the stackyard beyond the free period of 20 days shall be as follows:

(i). **Coal**

0-15 days	Nil
16 th to 20 th day	₹12/- per ton per day or part thereof
20 th to 25 th day	₹24/- per ton per day or part thereof
26 th day onwards	₹48/- per day or part thereof

(ii). **Other General Cargo**a) **Free Period**

Import Cargo	-	5 days
Export Cargo	-	15 days

b) **Storage Charges for balance cargo beyond free period**

Sl. No.	Particulars	Rate per ton per day or part thereof (₹)			
		Steel & bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.
1	1 st to 30 th day	19.00	21.50	15.00	12.50
2	31 st to 60 th day	22.00	25.00	17.00	14.00
3	61 st to 90 th day	25.00	29.00	20.00	16.00

(iii). For containers ground charges will be ₹223 per TEU.

(e) **Miscellaneous charges:**

Charges for all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc.

The following miscellaneous charges are applicable

Sr. No.	Particulars	Rate per tone/TEU or part thereof in Rupees
1	Coal /Coke	3.40
2	Steel and bagged cargo	19.00
3	Other break bulk cargo	21.50
4	Fertilizers/food grains etc	15.00
5	Limestone, minerals etc	12.50
6	Containers	95.00 per TEU

4.4. The MOPT has vide its email dated 29 May 2014 forwarded the revised list of potential BOT operators.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 23 May 2014 was circulated to the MOPT, concerned users / user organizations and potential BOT Operators as forwarded by MOPT vide its email dated 29 May 2014 seeking their comments latest by 9 June 2014. None of the users/ user organizations and potential BOT Operators have furnished their comments.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, MOPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 18 June 2014 latest by 25 June 2014.

7.1. A joint hearing was held on 20 June 2014 on this proposal at MOPT premises. The MOPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, MOPT and the concerned users / organization bodies have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. has filed its written submissions.

7.3. As decided at the joint hearing, the Mormugao Port Trust (MOPT) was requested vide our letter dated 26 June 2014 to take action on the following points and furnish its response by 30 June 2014:

- (i). Furnish comments on the written submission dated 19 June 2014 received from Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZL) on the proposal of MOPT at the joint hearing.
- (ii). Furnish its response to the queries raised by us under cover of our letter of even number dated 18 June 2014 latest by 30 June 2014.
- (iii). As agreed, APSEZL was requested to submit in writing the arguments made by it at the joint hearing in a week's time with a copy endorsed to MOPT. The MOPT was requested to examine the same and furnish its comments thereon by 30 June 2014.

7.4. As agreed in the joint hearing, the Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZL) vide our letter dated 26 June 2014 was requested to submit in writing the arguments made by it at the joint hearing, with a copy endorsed to Mormugao Port Trust. The APSEZL has not responded, despite a reminder.

8.1. In response to points of action sought from MOPT by 30 June 2014, the MOPT vide its email dated 30 June 2014 has sought an extension of one week time citing that the port is in a process of recasting its proposal. Since the MOPT did not respond till the extended one week time sought by it, the MOPT was once again requested vide our letter dated 9 July 2014 to file its reply and also to file its recast proposal immediately bringing to its attention the provision of clause 2.4 of the 2013 guidelines which require this Authority to dispose of the Reference tariff proposal in a time bound manner.

8.2. As regards point of action brought out in para 7.3 (i) above, the MOPT vide its email dated 28 July 2014 has furnished its comments on the written submissions made by the APSEZL at the joint hearing.

8.3. As regards point of action brought out in para 7.3 (ii), the MOPT vide its email dated 28 July 2014 has furnished its response to our queries raised vide our letter dated 18 June 2014. A summary of the queries raised by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response by MOPT
(A)	General:	
(i)	The MOPT has proposed 2 berths configuration to be constructed with a total length of 750 mtrs. The number of vessels that can be handled in 750 mtrs berth length envisaged in the proposal and length of such vessels that can be accommodated to be indicated.	The berth length has been reduced to 600 mts. 2 vessels of Panamax or Handymax Class or a combination of both can be berthed at any time.
(ii).	The proposal of MOPT envisages 2, 60,000 sq. mtrs. for storage area of which 1,60,000 sq. mtrs. is earmarked for coal storage and 1,00,000 sq. mtrs. for storage of all other general cargo. The proposal does not make any specific mention about storage area for container. MOPT to confirm whether the area earmarked for storage of general cargo includes storage area for container	The storage area of 2,60,000 sq.m includes the storage for containers. [Of total 3,00,000 sq. mtrs to be reclaimed, 40,000 sq.m. is for railway and corridors].
(B).	Optimal Capacity:	
(i)	Coal handling:	
(a)	Optimal Quay Capacity	
(i).	The MOPT has assumed share of panamax vessels to be 100% for time being. The port has not assumed any share of capesize vessels while assessing the optimal quay capacity of coal terminal on the ground that existing draft of channel does not permit scaling of fully loaded capesize vessel. Para 5.4.3. of the Feasibility Report submitted by MOPT in the concluding para states that berthing of a fully loaded capsized vessels is possible if capital dredging of the channel and basin area alongside the berth is undertaken. Deepening the channel in future to handle capesize vessel is also not ruled out by MOPT. In view of the above position in the Feasibility Report and bearing in mind that the upfront tariff to be approved is for a long horizon of 30 years, the MOPT to state whether capesize vessels will also be handled at the proposed coal handling terminal during the 30 years project period. If so, the optimal quay capacity calculation requires to be modified	Deepening of channel for Capesize vessels will cost at least Rs. 400 crores. The port is not in a position to incur such costs. We are examining the possibility of taking up the deepening as a PPP Project. However, at this time we cannot guarantee whether this project will materialise or not. In any case except for coal, all the cargo will be handled either by Panamax or Handymax vessels. Hence at this stage handling of Capesize vessel is ruled out.
(ii)	(a). It appears from quay capacity calculation furnished by the MOPT that on any given day in a year of 365 days, only one panamax will be berthed in the berth of 400 mt. length. That being so, MOPT to examine whether 400 mt. berth length is required to accommodate one panamax vessel. Consideration of 400 mt. berth length requires justification.	In the revised proposal, the total berth length is reduced from 750 mts to 600 mts. Capacity calculation has been made considering 2 vessels with a berth occupancy of 70% for 365 days.
	(b). MOPT to also clarify whether at a given point of time one panamax vessel and two handymax vessels can be handled at the berth of 750 mt. length. If not, the berthing capacity proposed to be created may remain under-utilized and the MOPT to address this concern of this Authority.	
(iii).	For assessing the optimal quay capacity, the port has considered output norms of 35,000 tonnes per day for handling coal. However, in the performance standards proposed by MOPT for coal handling, the gross output rate is proposed for import of different categories of coal cargo viz. coking coal, thermal coal, non-coking coal and coke for different parcel size of vessels. Moreover, the handling rate of coal considered in the optimal quay capacity is 35000 tonnes/ day which does not match with the different output rates (based on different vessel size) proposed for different categories of coal in the performance standards. The MOPT to explicitly indicate the coal cargo categories envisaged to be handled at the terminal and include the same in the optimal quay capacity calculation. If the	As per revised proposal, there will not be a dedicated coal terminal, hence all queries related to coal handling are no more relevant.

	handling rate of different coal categories is not expected to be uniform and in case there is any deviation in the output norms (to be) adopted from the output norms prescribed in guidelines, the reasons for deviation need to be explained and justified with reference to the actual performance achieved in its port or by the operator in MOPT.									
(b).	Optimal Yard Capacity:									
(i).	The stacking factor considered by MOPT for optimal yard capacity is 4.5 tonnes per sq. mtrs. and annual turnover is 17. MOPT to explain the basis of assuming this parameters.	As per revised proposal filed by MOPT, there will not be a dedicated coal terminal. Hence, all queries related to coal handling is no more relevant.								
(ii).	This Authority while setting upfront tariff for coal terminal (thermal coal and other than thermal coal) at MOPT vide Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 18 August, 2008 has considered stacking factor of 4.70 tonnes per sq. mtrs. and annual turnover of 20. In case of V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), this Authority vide Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23 February, 2010 has considered stacking factor for thermal coal at 6.6 and turnover of 28. Thus, when stack height of 6.6 tonnes sq. mtrs. and turnover of 28 can be achieved at VOCPT for handling thermal coal, the reasons why same cannot be adopted in the case of MOPT to be explained.									
(iii)	<p>The optimal quay capacity for coal handling terminal is assessed as 8.94 Million Tonnes Per Annum. But, the optimal capacity of the coal handling terminal is pegged at 5.99 Million Tonnes Per Annum as the optimal yard capacity is the limiting factor. Thus, there is wide mismatch between the optimal quay and yard capacities. It has to be borne in mind that if at a later stage the storage yard area or any other parameters considered for determining yard capacity undergoes a change, it will result in significant increase in Terminal capacity which may result in windfall gain to the operator which will not be a result of the efficiency of the operator but may be due to the parameters assumed at the planning stage.</p> <p>It is relevant here to mention that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port on area to be allotted to the operator for storage purpose. The expectation is to consider the area required to handle the anticipated capacity. In view of the wide gap observed between the optimal quay and optimal yard capacity, the port to examine all the possibilities of improving the yard capacity by improving the other parameters i.e. stacking parameter, storage area for coal, improving the turnover rates etc. considered in assessing the optimal yard capacity.</p>									
(ii)	General cargo and containers:									
(a)	Optimal Quay Capacity:									
	(i). The MOPT has assessed optimum capacity of each of the cargo viz. steel and bagged cargo, other break bulk cargo, dry bulk cargo and containers for 365 days at 70% utilization. The MOPT has not taken into consideration percentage share of each cargo category in the computation of optimal quay capacity. The MOPT to reassess the optimal capacity for general cargo and containers considering the percentage share of capacity of each cargo category and container expected to be handled. The basis for the percentage share of capacity of cargo (to be considered by MOPT) to also be furnished.	<p>The MOPT in its revised proposal has considered the percentage share of each category of cargo. The basis for the percentage share is arrived at considering likely demand from the trade.</p> <p>The % share is tabulated below :</p> <table><tr><th>Type of cargo</th><th>Percentage share</th></tr><tr><td>Steel and bagged</td><td>22%</td></tr><tr><td>Other break bulk cargo</td><td>13%</td></tr><tr><td>Dry bulk cargo like</td><td>22%</td></tr></table>	Type of cargo	Percentage share	Steel and bagged	22%	Other break bulk cargo	13%	Dry bulk cargo like	22%
Type of cargo	Percentage share									
Steel and bagged	22%									
Other break bulk cargo	13%									
Dry bulk cargo like	22%									

		<table><tr><td>food grains and fertilisers</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals etc.</td><td>40%</td><td></td></tr><tr><td>containers</td><td>3%</td><td></td></tr><tr><td>Total</td><td>100%</td><td></td></tr></table>	food grains and fertilisers			Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals etc.	40%		containers	3%		Total	100%								
food grains and fertilisers																					
Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals etc.	40%																				
containers	3%																				
Total	100%																				
(b)	The handling rates assumed in the optimal capacity calculation is 8,000 tonnes per day for steel and bagged cargo, 7,000 tonnes per day for other break bulk cargo, 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo like foodgrains and fertilisers, 12,000 tonnes per day for dry bulk cargo like limestone, minerals, etc. and 20 TEUs per day for containers. The basis of assuming the above mentioned handling parameters is explained. MOPT to also clarify whether the above mentioned handling rates considered by MOPT is with reference to 1 HMC or 2 HMC as the MOPT proposes deployment of 2 HMC for handling general cargo.	[The Port has not replied to this point.] However, the handling rate considered by MOPT for 1 berth vis a vis the handling norms as per 2008 guidelines as furnished by MOPT in its proposal is tabulated below :																			
(c)	The upfront tariff guidelines of 2008 for multipurpose cargo berth prescribes cargo handling rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk (food grains and fertiliser) for vessel more than 30,000 tonnes parcel size, 10,000 tonnes per day for coal, limestone, minerals, etc., 4,000 tonnes per day for bulk cargo and steel and bagged cargo and 2,500 tonnes per day for other break bulk cargo. The above mentioned output norms prescribed in the 2008 guidelines is with reference to deployment of 3 numbers of 20 tonnes level luffing crane aggregating to 60 Tonnes. As against that the proposal of MOPT envisages 2 HMC for handling general cargo and containers. In this regard, the following points is clarified:	<table><tr><th>Type of cargo</th><th>Handling rate per berth as per norms</th><th>Handling rate per berth considered</th></tr><tr><td>Steel and bagged</td><td>4000 Tons/day</td><td>8000 Tons/day</td></tr><tr><td>Other break bulk cargo</td><td>2500 Tons/day</td><td>5500 Tons/day</td></tr><tr><td>Dry bulk cargo like food grains and fertilisers</td><td>7500 Tons/day</td><td>12000 Tons/day</td></tr><tr><td>Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals etc.</td><td>10000</td><td>12000 Tons/day</td></tr><tr><td>containers</td><td>25 moves/hr (this norm is for dedicated container terminal with RMQC)</td><td>25 moves/hr</td></tr></table>	Type of cargo	Handling rate per berth as per norms	Handling rate per berth considered	Steel and bagged	4000 Tons/day	8000 Tons/day	Other break bulk cargo	2500 Tons/day	5500 Tons/day	Dry bulk cargo like food grains and fertilisers	7500 Tons/day	12000 Tons/day	Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals etc.	10000	12000 Tons/day	containers	25 moves/hr (this norm is for dedicated container terminal with RMQC)	25 moves/hr	
Type of cargo	Handling rate per berth as per norms	Handling rate per berth considered																			
Steel and bagged	4000 Tons/day	8000 Tons/day																			
Other break bulk cargo	2500 Tons/day	5500 Tons/day																			
Dry bulk cargo like food grains and fertilisers	7500 Tons/day	12000 Tons/day																			
Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals etc.	10000	12000 Tons/day																			
containers	25 moves/hr (this norm is for dedicated container terminal with RMQC)	25 moves/hr																			
	(i). MOPT to Indicate the capacity of HMC proposed to be deployed.	The MOPT to the subsequent query has clarified that 2 HMC each of 100 T is proposed to be deployed at one berth.																			
	(ii). This Authority while approving upfront tariff for VOCPT for HMC under PPP mode vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July, 2010 has considered higher handling rate of HMC as compared to the aggregate capacity of 3 numbers of level luffing crane of 20 tonnes each. The handling rate considered for dry bulk cargo is 12,500 tonnes per day, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo (break bulk) and 3,750 tonnes per day for other bulk break cargo. This is based on the point examined by this Authority while approving the hire	The handling rate considered is based on practical considerations. The problem faced by MOPT is with respect to cargo evacuation. Smooth cargo evacuation will happen only after the railway line between Hospet and Vasco is doubled. The railways has not fixed any timelines for taking up and completing the doubling work. This will adversely affect port handling capacity. 2 HMCs are proposed to be deployed for one berth with 100 ton capacity each.																			

	charges for 100 tonnes HMC in Paradip Port Trust and also applied in cases pertaining to New Mangalore Port Trust, Visakhapatnam Port Trust and VOCPT and also in upfront tariff cases of VPT, VOCPT, etc., involving deployment of 100T HMC. The MOPT is, therefore, to consider improved handling rate parameters for HMC at the level assumed in the other upfront tariff Orders involving deployment of 100T HMC. The above mentioned handling rate is for 1 HMC of 100 tonnes. If MOPT envisages deployment of 2 HMC at the 2nd berth for handling general cargo/containers, the optimal capacity calculation need to capture the effect of the same.	
(d)	The basis of considering the handling rate of container as 20 moves / hour per HMC to be explained and justified.	For containers, 25 moves /hr has been considered as per TAMP guidelines. However, it may not be possible to handle 25 moves/hr using Harbour Mobile Crane.
(e)	The consideration of 350 meters length of berth to be justified to handle other general cargo and containers with reference to the optimal capacity of other cargo (9.47 Million Tonnes) and 2,45,280 TEUs)	In the current proposal the length of the berth is reduced. [The revised proposal envisages total berth length of 600 mtrs. i.e. 300 mtrs of each berth]
(C)	Capital Cost Estimation:	
(i)	The 2008 upfront tariff guidelines prescribe list of civil works and handling equipment for coal unloading terminal. The civil construction cost estimated by the MOPT does not include capital cost of berth apron and approach, transfer towers, wagon loading and truck loading station, building, conveyor gallery and marshalling yard prescribed in the list of civil construction cost. The equipment cost estimated by MOPT does not include Cranes-2 nos., payloader and dozers - 4 nos. listed in the guidelines. The reasons for deviation from the list of civil and equipment items prescribed in the guidelines to be explained, with justification.	(a). Based on the inputs received during the joint hearing, the capital cost estimate has been revised to Rs. 950 crores. This includes the cost of berth, storage yard and transit shed. (b). The cargo handling equipments have also been revised in line with the guidelines except 2 HMCs have been considered per berth in place of 3 nos of level luffing cranes. (c). Also, deviations from the normative list of civil works prescribed in the upfront tariff guidelines has been adhered while preparing the revised estimate.
(ii)	(a). The 2008 upfront tariff guidelines prescribe list of civil works for multipurpose cargo terminal. The civil construction cost estimated by the MOPT for general cargo including container does not include cost of berth apron and approach, Storage yard and transit shed. The reasons for deviation from the list of civil items prescribed in the guidelines to be explained, with justification.	The civil cost has been arrived at by considering the recent cost.
	(b). The list of Cargo handling equipment prescribed in the 2008 guidelines for a multipurpose cargo terminal apart from other equipment includes 4 numbers of 5 tonne Fork Lifts truck, 2 numbers of 10 tonne Fork Lifts truck and 3 numbers of 10 tons Pay loaders. As against that, the MOPT has considered 6 numbers of 5 tonnes Fork Lift truck, 3 numbers of 10 tonne Fork Lift truck, 5 numbers of 10 tonnes Pay loaders and 1 reach stacker for estimating capital cost of general cargo and container. The MOPT to explain the reasons for deviation from list of handling equipment prescribed in the guidelines and justify the consideration of more number of each type of equipment.	
(iii)	(a). The civil and electrical capital cost estimated by MOPT for coal terminal as well as general cargo include electrical requirements, environmental upgradation, security systems, substation under civil and electrical works. These items included by MOPT are not found to be as per the normative list of civil works prescribed in the upfront tariff guidelines. MOPT to explain the reasons for deviation from the	The deviation from the normative list of civil work prescribed in the upfront tariff guidelines has been rectified and norms are adhered while preparing the revised estimate.

	guidelines.	
	(b). The port has estimated capital cost of diesel locomotive while estimating capital cost of handling equipment. The said item is not as per the list of equipment prescribed in the 2008 guidelines. MOPT to explain the reasons for deviation from the normative list of equipment prescribed in the guidelines. Also, to justify the basis of considering 50% capital cost of diesel locomotive for coal handling and 50% of towards general cargo.	[The Port has not replied to this point.]
	(c) The MOPT has estimated miscellaneous cost at 5% of civil and equipment capital cost as per the norms prescribed in the guidelines. Apart from that, miscellaneous cost of ₹5 crores each is estimated for coal handling and general cargo under civil construction cost. MOPT to explain the reasons and the basis for estimating miscellaneous capital cost of ₹5 crores each for coal handling and general cargo which is not as per the norms prescribed in the guidelines	[The Port has not replied to this point.] (It is, seen from the revised cost statement that apart from 5% of civil and equipment capital cost estimated as miscellaneous capital cost, MOPT has estimated miscellaneous capital cost of ₹10 lakhs in civil work as against of ₹5 crores estimated in the original proposal).
(iv)	The port has not furnished any documentary support of unit rate adopted in the estimation of civil cost and equipment cost. Proposal doesn't contain any document validating the unit rate. MOPT to furnish copies of supporting documents/calculation/rate analysis/budgetary quotations, market rates to justify the estimates of civil capital cost and equipment capital cost.	
(v)	MOPT to confirm that the capital cost estimated by the MOPT reflect the current market position.	The capital cost reflects the current market position.
(vi)	MOPT to clarify whether the reach stacker considered in the capital cost for handling general cargo is relevant for General cargo or for handling containers. Also to clarify whether all the equipment envisaged for handling general cargo are relevant for handling container. If not, then the port to segregate the capital cost relevant for handling multipurpose cargo and containers and suitably modify the operating cost and Annual Revenue Requirement estimations. For this purpose, MOPT may, if necessary, refer Order No.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January, 2010 passed by this Authority relating to upfront tariff fixed for multipurpose cargo including container at Paradip Port Trust.	[The Port has not replied to this point.] [It is seen that in the revised proposal, the MOPT has not considered reach stacker]
(D)	<u>Operating Cost:</u>	
(i)	<u>Power and Fuel cost (coal handling):</u>	
	The norms prescribed for coal terminal in the 2008 tariff guidelines do not prescribe any norm for estimating for diesel consumption in operating cost. MOPT to explain the reasons for considering fuel (diesel) cost apart from power cost. Also, to explain the basis of considering diesel consumption at 50% usage i.e. 45 litres/ hour.	In the revised proposal, only fuel cost has been considered as per 2008 guidelines.
(ii).	<u>Power and Fuel cost (General cargo):</u>	
	(a). MOPT to explain the basis of considering power cost for HMC at 100 units per crane. The consumption of fuel for 100 tonne HMC considered by Authority in upfront tariff Order No.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 is 70 ltrs. per hour in line with power consumption considered for 100T HMC in other cases. The MOPT may, therefore, consider to modify the power consumption for 100 HMC in line with the consumption level considered by Authority in PPT and other Orders	In the revised proposal, only fuel cost has been considered as per TAMP guidelines.
	(b). MOPT to explain the basis of considering fuel consumption for reach stacker @ 15 ltrs./ hour.	(The port has not considered reach stacker and diesel locomotive in its revised proposal).
	(c). Explain the basis for considering the fuel consumption for diesel locomotive at 90 ltrs. per hour. Also, explain the	

	basis of allocating 50% usage to coal handling and 50% to general cargo.	
(iii)	Power and Fuel cost (containers):	
	(a) The reasons for considering both power and fuel for HMC to handle each TEU is furnished.	In the revised proposal, only fuel cost has been considered as per TAMP guidelines.
	(b). The MOPT has considered power cost of 8 units/TEUs which appears to be for two HMC. The power consumption norm of 8 units / TEU prescribed in the 2008 guidelines for Container Terminal is with reference to deployment of quay crane and the fuel consumption norm of 4 litre per TEU is with reference to other ancillary equipment like rail mounted gantry crane, rubber tyred gantry crane envisage in the 2008 guidelines. In the case of MOPT, the port proposes deployment of HMC apart from a few ancillary equipment like Reach stacker, fork lift tools as per guidelines for container terminal. Hence, explain the relevance of estimating power consumption at 4 units/ TEU. Since HMC is proposed to be deployed, fuel cost for operation of HMC for container handling may be more relevant in its case. The MOPT may consider to modify the estimates of power and fuel cost of container in the light of the above observation.	
	(c). The unit rate of the power and diesel considered at ₹7.00 per unit and ₹60 per litre respectively should be substantiated with the copy of the bill relevant for last 4 months bill.	The MOPT has subsequently furnished copies of recent diesel bills.
(iv).	Depreciation:	
	(a). The MOPT has estimated depreciation on civil capital cost @ 3.34% and on handling equipments @ 10.34% as per the Companies Act, 1956. It is, however, relevant to mention that Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs which suggests useful life of asset to be considered for computing depreciation. The MOPT, therefore, to review and modify the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013, if necessary. This point is relevant for estimating depreciation of assets for both coal handling as well as general cargo.	The depreciation considered at 3.34% for civil assets and 10.34% for mechanical assets are reasonable.
	(b). Capital cost relating to civil work estimated by MOPT includes capital cost of electrical equipment, environmental upgradation, security system and substation. The MOPT to confirm whether the depreciation rate applied by MOPT to civil cost will apply to above mentioned items.	The Port has not replied to this point. (In the revised proposal, the MOPT has not considered the capital cost of electrical equipment, environmental upgradation, security system and substation in the capital cost relating to civil work.)
(v)	License fees:	
	(a). As per the upfront tariff guidelines, license fee has to be estimated as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. The basis of considering the unit rate of license fee at ₹567/- per 10 sq. mtr. per month to be indicated giving reference of the relevant rate adopted by MOPT from the existing Scale of Rates of the port. The escalation factor, if any, applicable as per the existing Scale of Rates and applied by the port to the base license fee also to be indicated.	The present License Fee fixed for MOPT is Rs. 520/- per 10 sq.m per month. Pension levy of 9% will be applicable over this. Accordingly, the rate works out to Rs. 567 per 10 sq.m per month. This rate will be applicable for water area to be reclaimed also. The same logic has been followed in other PPP projects awarded by MPT.
	(b). MOPT to clarify how the rate, if adopted from the scale of rates of MOPT, is relevant for the backup area of 75 acres of land yet to be reclaimed by the successful BOT operator.	
(E)	Annual Revenue Requirement (ARR) and cargo handling charges:	
(i)	(a). Para 2 of Annex III and V of 2008 upfront tariff stipulates that the total Revenue Requirement determined as	Annual revenue requirement and Cargo handling charges has been reworked based on

	<p>per the norms prescribed in the guidelines is to be apportioned among three tariff groups viz. cargo handling charge, miscellaneous and storage charge as per the normative percentage prescribed in the guidelines and thereafter the rates for individual tariff items is to be determined. As against that, the MOPT has first arrived at average tariff for coal terminal, general cargo, and container by dividing the total ARR assessed for coal terminal and general cargo terminal (cargo-wise) over the optimal capacity and apportioned the average tariff in three tariff groups viz. cargo handling charge, miscellaneous and storage charge. The approach followed by MOPT is not in line with tariff guidelines and also not in line with general approach followed by Authority for determination of upfront tariff. The MOPT to modify the computation of upfront tariff for all the cargo categories in line with the provision prescribed in the tariff guidelines and in line with general approach followed by Authority for determination of upfront tariff.</p>	<p>the requirements of TAMP. All the shortcomings mentioned by TAMP in our earlier proposal has been rectified. The basis of vessel parameters has been adopted as earlier worked out for our previous PPP project namely Berth No.7, and agreed by TAMP.</p>
	<p>(b). The ARR for general cargo is assessed at ₹77.58 crores (page 12 of the proposal). It is not clear how the tariff cap for each cargo viz. steel and bagged cargo, other break bulk cargo, dry bulk cargo (foodgrains and fertilizer) and dry bulk cargo (limestone, minerals) is arrived at in the table given at page 13 of the proposal as no detailed working is furnished.</p>	
	<p>(c). For arriving at handling charge for general cargo and container the MOPT has not computed the commodity-wise tariff caps taking into consideration the percentage share of each general cargo and container expected to be handled, cargo working days with reference to the handling rate. Moreover, share of foreign/ coastal cargo is also not considered in determination of handling charges of general cargo/ container as well as coal. Since coastal cargo except thermal coal, crude including POL and iron ore and iron ore pellets enjoy coastal concession as per the coastal concession policy of the Government, the impact of coastal concession need to be considered while arriving at the handling rate. The MOPT, therefore, to relook the computation of handling rate and make necessary modification in the computation. The MOPT may refer the upfront tariff Orders passed by this Authority which are hosted in the web site which contain the detailed computation of arriving at handling charge.</p>	
(ii)	<p>At page 12 of the proposal, the port has estimated repairs and maintenance cost, insurance cost, depreciation and other expenses on the civil and equipment capital cost as per the prescribed norms for multipurpose cargo. In page 14 of the proposal, considering the same capital cost of civil and equipment capital cost for general cargo, the MOPT has again estimated repairs and maintenance cost, insurance, other expenses applying the norms for container terminal for arriving at operating cost for container. Likewise, license fees for 1 lakh sq.m. earmarked for storage of general cargo, is estimated twice once for general cargo and again separately for container. Further, ROCE @ 16% on total capital cost ₹222.37 crores for handling general cargo is considered for arriving at ARR of general cargo as well as for assessing ARR of container. This has resulted in duplication of all cost elements as well as ROCE in the ARR computed for container handling. The MOPT to relook and modify its proposal. As</p>	<p>In the revised proposal, cost has been considered as per TAMP guidelines.</p>

	suggested earlier, MOPT may, if necessary, consider to segregate capital cost relevant for general cargo and container handling and arrive at the upfront tariff rate as done in the case of PPT Order No.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010.	
(F)	<u>Storage charge computation:</u>	
(i)	<p>Tariff cap for storage charge of coal cargo at page 7 of the proposal is computed at ₹3.40 per tonne. At page 8 of its proposal, the slab-wise storage charge is indicated as nil for 0-15 days, ₹15 per tonne/ day for 16th - 20th day and so on. There is no correlation between the rate of ₹3.40 per tonne and the proposed slab-wise rate nor working furnished to arrive at the slab wise rate.</p> <p>In case of general cargo and container, the average tariff cap for storage is arrived on per tonne basis. The same is proposed as per tonne (for general cargo)/ Per TEU (for container) on per day or part thereof basis without making any adjustment in the unit rate for determining the rate on per day basis. The MOPT to furnish detailed working for arriving at the storage charge for coal, general cargo (cargo-wise) and container taking into consideration the optimal capacity of each cargo group likely to attract storage charge beyond the proposed free period, average stay of cargo assumed for arriving at the revised storage charge (to be) proposed by the port. Each of the parameters/basis adopted by the MOPT for arriving at storage charge may also be explained.</p>	Storage Charges has been reworked considering the average stay of cargo at port in the revised proposal.
(ii)	Actual average dwell time of coal, steel and bagged, other bulk cargo at MOPT, the average number of days each of these cargo attracted storage charge beyond the free period prescribed in its SOR in the last three years to be furnished.	[The port has not replied to this point.]
(G)	<u>Berth hire calculation:</u>	
(i)	In the berth hire calculation, the MOPT has, <i>inter alia</i> , considered average DWT of 75,000 tonnes for panamax vessels and 45,000 tonnes for Handymax vessels. In view of our earlier observation about possibility of capesize vessels of 1,00,000 DWT that can be handled after capital dredging of channel at MOPT as per page 57 of the Feasibility Report, the MOPT to examine to consider this category of vessel also in the berth hire calculation.	Handling of Capesize vessels is not possible at present on account of the draft/depth availability.
(ii).	The basis of vessel parameters viz. DWT of vessel, average parcel size of panamax vessels and handy max vessel, GRT of vessels adopted by the MOPT for coal and general cargo handling including containers to be explained.	Vessel parameters and basis of calculation of berth hire charges are given in the revised proposal
(iii).	Justify the vessel parameters adopted for determination of berth hire with reference the average GRT, parcel size, DWT of coal and general cargo vessels handled at MOPT berth during the last three years viz. 2011-12 to 2013-14.	
(iv).	This Authority while approving the berth hire charges in other upfront tariff cases including MOPT has allowed insurance cost at 1% of the capital cost. The MOPT may, therefore, consider to include this element in the estimation of operating cost.	Insurance cost at 1% of the Capital cost is to be considered.
(v).	The sum of repairs and maintenance cost, depreciation and 16% ROCE on the capital cost of berth construction and dredging will come to ₹38.94 crores as against ARR of ₹60.20 crores estimated in page 9 of its proposal. The inconsistency in the figure need to be corrected.	Proposal has been revised.
(vi).	For arriving at the GRT hours, the MOPT has not taken into consideration the handling rate of different cargo items,	Proposal has been revised.

	stay of vessel at berth for different cargo groups which will vary in view of difference in the handling rate of different cargo. The MOPT has not taken into consideration the share of foreign and coastal vessels and the impact of coastal concession in the berth hire calculation. The MOPT to modify the berth hire calculation in view of the above observation and take into consideration the approach followed in the other upfront tariff cases including MOPT. While doing so, the factor in the current proposal of MOPT that there are two berths should also be captured while computing the berth hire charges.	
(H)	<u>Additional Port Dues:</u>	
(i).	(a). The port envisages an investment of ₹379.38 crores by the successful BOT operator towards construction of break water of 825 mtrs length. MOPT to clarify whether the proposed multipurpose cargo terminal will be the sole beneficiary of this investment in the next 30 year period.	The successful BOT Operator will be the sole beneficiary of the investment on the breakwater.
	(b). Clarify whether the statute permits the operator to collect port dues. It is also not clear whether the port dues prescribed in the Scale of Rates of MOPT will also apply to the vessels calling at the multipurpose cargo terminal in addition to the port dues proposed to be collected by the operator?	The Additional Port dues will be payable by only vessels calling at these proposed berths and not on any other berths of the port. We feel it would be better not to club the berth hire charges with the additional port dues since the charges are collected for different purposes. However, TAMP may decide suitable charge for recovery of cost of Break water.
	(c). It is noted that in case of Chennai Port Trust (CHPT) with reference to their proposal for fixation of upfront tariff for Mega Container Terminal, the construction cost of break water envisaged to be incurred by the operator has been included in the berth hire computation based on the proposal of the CHPT (refer Order No.TAMP/47/2009-CHPT dated 3 March, 2010). The MOPT to consider to adopt the approach followed in the case of CHPT Mega Container Terminal instead of proposing additional port dues.	
(ii)	In page 15 of the proposal for arriving at the additional port dues, the MOPT has considered the percentage share of general cargo viz. steel and bagged cargo at 58%, other break bulk cargo including containers at 8%, dry bulk cargo (food grains and fertilisers) at 14% and dry bulk cargo (limestone and minerals) at 12% and again containers at 8% separately. MOPT to explain the basis of adopting above mentioned percentage share of cargo. Applying the above mentioned percentage, the MOPT has arrived at total weightage capacity of general cargo at 2.29 MTPA and considered it in the computation of port dues. The capacity of 2.29 MTPA for other cargo do not match with the optimal capacity of 9.47 Million Tonnes and 2,45,280 TEUs assessed by MOPT at pages 11 and 14 of its proposal. The inconsistency in the proposal to be corrected.	[The MOPT has not replied to this point.]
(I)	<u>Performance Standards</u>	
(i).	For assessing the optimal quay capacity, the port has considered output norms of 35,000 tonnes per day for handling coal. Whereas the performance standards for coal handling proposes the gross output rate for coking coal (import), thermal coal (import), non-coking coal (import) and coke (import) for different parcel size of vessels. The cargo description of coal and the output norms considered in the optimal quay capacity for coal handling do not match with the cargo description of different categories of coal and performance standards of different categories of coal (vessel size wise) proposed in the performance standards. In fixation of reference tariff, the cargo items for which	The performance standards proposed are in line with the output standards prescribed.

	performance standards is proposed generally match with the cargo item for which the upfront (reference) tariff schedule which should be approved by this Authority. The MOPT to re-examine the performance standards proposed by the port and ensure that the cargo description match with the coal cargo for which the approval of the reference tariff is sought from this Authority and the gross output rate proposed as performance standards match with the output rate considered in the optimal quay capacity.	
(ii).	The basis of proposing other performance standards relating to Transit Storage Dwell Time for coal and coke at stackyard, Turnaround Time for delivery operation by truck/ trailer/ rakes may please be explained.	[The port has not replied to this point.]
(J)	Scale of Rates :	
(i)	Schedule 3 – Cargo Handling Charges: The cargo handling charges for coal/ coke is proposed at ₹331 per tonne in Schedule 3 whereas the computation given at page 7 of its proposal indicated the unit rate at ₹328 per tonne. The MOPT to re-look and remove the inconsistency in the proposal.	Revised Scale of Rates has been submitted to TAMP.
(ii).	Schedule 4 – Storage charges	
	(a). The tariff guidelines of 2008 for coal handling terminal prescribes free period as 25 days. As against the above norms, the MOPT has in the proposal proposed a free period of 15 days for storage of the coal at the yard. MOPT to explain the reason for proposing less free period for coal as 15 days. MOPT to justify prescription of lower free period to avoid issues in future.	Revised Scale of Rates has been submitted to TAMP.
	(b). The first sentence of the above mentioned schedule prescribes free period of 20 days for coal. Whereas in the schedule, free period for first slab is proposed for 0-15 days. The MOPT to remove the inconsistency in the free period.	
	(c)The MOPT has proposed single ground rent charges for container at ₹223 per TEU. It doesn't mention the periodicity of levy whether it is on per day/ per week basis. The MOPT to modify the proposed storage charge indicating the periodicity of levy taking into consideration our observation relating to storage computation. Further, the MOPT to consider to propose the slab-wise telescopic storage charge with increase in the storage period as a deterrent to discourage longer duration of stay of cargo at the terminal.	Containers ground charges of Rs.223 per TEU proposed in the SOR to be ignored in view of the slab-wise rates proposed.
	(d). The MOPT also to indicate whether the proposed orage charge will apply for both laden container as well as empty container. The MOPT may suitably incorporate the position in its draft proposed SOR.	Revised Scale of Rates has been submitted to TAMP. The proposed storage charges for containers will include both laden as well as empty containers.

9.1. As stated by the port in its reply to our queries, the MOPT has recasted its proposal and has filed a revised proposal vide its letter dated 11 July, 2014. The highlights of the revised proposal dated 11 July, 2014 are summarized below:

- (i). (a). The berth length (2 berths) has been reduced from 700 mts. to 600 mts. Both the berths will be for handling general cargo and there will not be any dedicated coal berth. Each berth will be 300m long and will be used for handling all kinds of General Cargo including containers.
- (b). Mormugao Port has reiterated that it has not made any plans for deepening of the channel. Hence, there is no question of capesize vessels being handled at the Port in the near future.

- (c). The area to be reclaimed and the storage area is maintained as envisaged in its original proposal and hence not reiterated here.

(ii). **Optimal Capacity**

- (a). Optimal Capacity has been worked out as per the norms. The optimal capacity for 2 berths is assessed at 5.74 MTPA.
- (b). The handling rate (cargowise) considered for assessing the optimal capacity and percentage share of cargo are as follows :

Sr. No.	Type of cargo	% share
1.	Steel and bagged	22%
2.	Other break bulk cargo	13%
3.	Dry bulk cargo like food grains and fertilizers	22%
4.	Dry bulk cargo like coal, limestone, minerals	40%
5.	Containers	3%
	Total	100%

- (c). The optimal capacity is assessed cargo-wise - steel and bagged cargo at 1.00 MTPA, other break bulk cargo at 0.40 MTPA, dry bulk cargo like food grains and fertilizers at 1.40 MTPA, dry bulk cargo like coal, limestone, minerals at 2.50 MTPA and for containers at 0.44 MTPA aggregating to 5.74 MTPA.

(iii). **Capital Cost**

In the revised proposal, the total capital cost for the entire project is estimated at ₹971.49 cr. which broadly consist of the following

Sr.	Item	Cost (₹ in crores)
1.	Berth	118.60
2.	Dredging	20.00
3.	Breakwater	379.39
4.	Other Civil/Electrical Works	304.00
5.	Handling Equipment	127.90
6.	Miscellaneous cost	21.60
	Total	971.49

(iv). **Operating Cost**

The operating cost is considered as ₹91.18 crores and the basis of calculating the operating cost is tabulated below:

Calculation of Capital Cost

(₹ in crores)

	Group	Norm	Amount
1.	Fuel 100 THMC – 4 Nos. 5T FLT- 8 nos 15T FLT – 4 nos Pay Loaders 10T- 6 nos	70 litres/hr/crane = 4 HMC×70 ×4000hrs×Rs.60/liter 8 nos.×4000×7×Rs.60 4 nos.×4000×10×Rs.60 6 nos. ×4000×12×Rs.60	6.72 1.34 0.96 1.73
2.	a) Repair and maintenance of civil assets. b) Repair and maintenance of mechanical & electrical equipments including spares.	1% of cost of all civil assets 5% of cost of all mechanical and electrical equipments	3.04 6.40

3.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets	4.54
4.	Depreciation	As per companies Act. Rate for Civil Assets- 3.34 % and Equipments- 10.34 %	23.37
5.	License fee (3.00 lakh sq.m @ Rs.567 per 10 sq.m per month)	As per Scale of Rate	20.41
6.	Other expenses	5% Gross Fixed Assets value	22.67
Annual Operating Costs			91.18

(v). **Annual Revenue Requirement**

- The MOPT has calculated the Annual Revenue Requirement (ARR) as 163.73 cr. by aggregating the operating cost plus 16% Return on capital employed.
- The estimated ARR is apportioned cargo-wise for steel and bagged cargo at ₹28.50 cr, other break bulk cargo ₹11.50 cr., dry bulk cargo like food grains and fertilizers ₹40.00 cr, dry bulk cargo like coal, limestone, minerals ₹71.40 cr. and for container at ₹12.40 cr.
- On the basis of the ARR, the MOPT has calculated the tariff cap for cargo handling charges, storage charges, miscellaneous charges for each cargo categories except container in the proportion of 90%, 5%, 5% respectively. For container, the estimated ARR is apportioned in the ratio of 90%, 7%, 3% for the three services. The average rate is arrived by dividing the revenue requirement apportioned to each cargo categories by their respective cargo capacity.

(vi). **Calculation of Berth Hire Charges**

- The annual revenue requirement for construction and maintenance of berth is estimated at ₹28.18 crores.
- The ratio of panamax and handymax vessels considered for arriving at berth hire charges is 30% : 70%. The total GRT hours estimated by MOPT for the vessel parameters is 39,73,53,600 GRT hours.
- The berth hire charges estimated by MOPT is ₹0.71 Per GRT per hour for foreign going vessel.

(vii). **Additional Port Dues**

- The capital cost to construct a breakwater of 825 mtrs. by the PPP operator is estimated at about Rs. 379 crores as in its original proposal.
- To recover this cost, tariff namely Additional Port Dues has been proposed to be collected by the PPP operator. Ships calling at this terminal will have to pay this levy which will be over and above the normal port dues which will be levied by the MOPT. The Port feels that it is better to keep Additional Port Dues as a separate item and not merge it with the Berth Hire Charges.
- Accordingly, Additional Port Dues is calculated as follows:

Sr. No.	Computation of Total GRT	
1	Capacity of berths	5.74 MTPA
2	Type of vessel	Panamax (30 %)
		Handymax (70%)
3	Average DWT of Panamax vessels	75,000 T

4	Avg. Parcel Size of Panamax vessels	60,000 T
5	Avg. GRT of Panamax vessel	45000 T
6	No. of Panamax vessels	29 nos
7	Total GRT per annum of Panamax vessels	1305000 GRT
8	Average DWT of Handymax	45000
9	Avg. Parcel Size	40,000 T
10	No. of Vessels	100 nos
11	Avg. GRT of Handymax vessel	27000 T
12	Total GRT per annum for Handymax vessels	2700000 GRT
13	Total GRT	40,05,000

(d). Computation of Additional Port Dues :

Sr.	Particulars	(₹ in crores)
(i)	Capital cost of Break water-825 metres	
a	Rubble mound for foundation	34.50
b	Concrete for vertical wall plus protecting wall	250.00
c	Armour Protection	94.88
	Total capital cost of breakwater (a+b+c)	379.38
(ii)	16% ROCE	60.70
(iii)	Operating cost	
a	1% Maintenance Expenses	3.79
b	3.34% depreciation	12.67
	Total operating cost (a+b)	
(iv)	Annual Revenue Requirement(ii + iii)	77.16
	Total GRT	40,05,000
	Additional Port dues (₹/GRT)	192.00

(viii). The rate proposed by the MOPT is as follows :

(a). Cargo handling charges (cargo wise)

Sr.	Cargo Type	Cargo Handling Charges	
		Foreign (₹)	Coastal (₹)
1	Dry Bulk Food Grains, Fertilisers Limestone, Minerals etc.	258.00 per ton	155.00 per ton
	Limestone, Minerals etc.	258.00 per ton	155.00 per ton
2	Break Bulk Steel and Bagged Cargo	257.00 per ton	154.00 per ton
	Other break bulk	260.00 per ton	156.00 per ton
3	Containers	3110 per TEU	1866.00 per ton

(b). Storage Charges:

(i).	Free Period	
	Import Cargo	- 15 days
	Export Cargo	- 25 days

(ii). Storage Charges for balance cargo beyond free period:

	Period	Rate per ton per day or part thereof (in ₹)				Rate/TEU/day or part thereof (in ₹)
		Steel & bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains & Fertilisers	Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.	Containers
1	16 to 20 Days	16.00	16.00	16.00	16.00	275
2	21 to 25 Days	32.00	32.00	32.00	32.00	550
3	26 th Day Onwards	64.00	64.00	64.00	64.00	1100

(c). Miscellaneous Charges

Miscellaneous Charges will include all miscellaneous services such as Security Charges, Sweeping, weighment and dust suppression. The miscellaneous charges is proposed at ₹14/- per tonne for each cargo categories and ₹104 per TEU for container.

(d). Additional Port Dues

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT (₹)	
		Foreign Going Vessel (US \$)	Coastal Vessel (₹)
1.	All Vessels	192.00	115.00

(e). Berth Hire Charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	0.71	0.43

(ix). The Performance standards proposed by MOPT in its revised proposal is given below:

(a). Performance Standards for General Cargo Handling

Type of Cargo	Handling Rate considered
Steel and bagged	8000 Tons/day
Other break bulk cargo	5500 Tons/day
Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	12,000 Tons/day
Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.	12000 Tons/day

(b). Performance Standards for Container Handling

Main Line Vessel-	25 moves/hr
Feeder Vessels -	20 moves/hr

9.2. Since the MOPT completely revised its proposal vide its letter dated 11 July, 2014, a copy of the revised proposal was circulated to the MOPT and concerned users /user organizations and Potential BOT Operators giving them 10 days' time to furnish their comments. None of the users/user organizations and Potential BOT Operators have furnished their comments.

10.1. On examination of the revised proposal furnished by the MOPT vide its letter dated 11 July, 2014 and its reply to our queries vide its letter dated 28 July, 2014, it was seen that the inconsistencies/gaps observed in our letter dated 18 June, 2014 were still not addressed. The MOPT was, therefore, requested vide our letter dated 7 August, 2014 to relook at its revised proposal and furnish requisite information and the revised proposal addressing the vital gaps/inconsistencies observed in its proposal latest by 11 August, 2014. Since the proposal has to be disposed by this Authority in a time bound manner, the MOPT was again reminded specifically to furnish requisite information within the

stipulated time. The MOPT was also requested to simultaneously forward a copy of the revised proposal to the concerned users/user organizations/prospective BOT operators with a request to forward their comments to this Authority within two days thereafter with a copy to MOPT. A summary of gaps observed in the revised proposal of the MOPT dated 11 July, 2014 and response of MOPT in its final revised proposal dated 19 August, 2014 is tabulated below:

Sl. No.	Information gap pointed out by us	Response by MOPT
(i).	Query B (ii) (c) (ii):	
	<p>The handling rate considered by MOPT at one multipurpose cargo berth which is envisaged to have 2 HMCs is 8000 tons/day for steel & bagged cargo, 5500 tons/day for other break bulk cargo and 12000 tons/day Dry bulk cargo like food grains fertilizers Coal, Limestone, minerals etc. This means, for one HMC it works out 4000 tons/day for steel & bagged cargo 2750 tons/day for other break bulk cargo and 6000 tons/day for dry bulk cargo.</p> <p>As already stated in our earlier query, this Authority has considered handling rate of 100 T HMC for dry bulk cargo at 12,500 tonnes per day, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo (break bulk) and 3,750 tonnes per day for other bulk break cargo in cases pertaining to New Mangalore Port Trust, Visakhapatnam Port Trust and VOCPT and also in upfront tariff cases of VPT, VOCPT, etc., which envisaged deployment of 100T HMC. Despite specific request, the MOPT has not considered the improved handling parameters for HMC at the level assumed in the other upfront tariff Orders involving deployment of 100T HMC. Hence, the query to reassess the optimal capacity in light of the observation made in our earlier letter is reiterated.</p>	The MOPT has addressed this issue in the revised proposal.
(ii)	<p>(a). The MOPT in its revised proposal has considered 4 nos of HMC for the 2 multipurpose cargo berths. The normative list of cargo handling equipment for a multipurpose cargo berth, prescribe norms of 3 number of 20 tonnes level luffing crane aggregating to 60 tonnes for a multipurpose cargo berth. Whereas, the proposal of MOPT is for deployment of 2 HMC of 100T for each of its multipurpose cargo berths i.e. total 4 HMC's. In this regard, the MOPT to justify the reasons for considering total 4 HMC of 100T each instead of 2 HMCs. The MOPT to examine and furnish sufficient justification as to why total 2 HMCs of 100 T each may not suffice for the two berths for optimal utilisation of equipment and facilities.</p>	The MOPT has accepted the suggestion of considering 2 HMC's instead of 4. The proposal has been revised considering 2 nos. 100T HMC's instead of 4 nos. The cost of each 100T HMC works out to approx. ₹30.00 Crores excluding the Customs Duty. MOPT had availed a Customs Duty exemption of ₹7.26 crores which may or may not be available to the successful bidder.
	<p>(b). In view of the above position, the MOPT to either to moderate the capital cost estimation by considering 2 HMCs instead of 4 HMC. Else, if the port feel justified the need for deployment of 4 nos of the HMC, then the optimal capacity should be reassessed considering the handling rate as mentioned in query at 2(i) above for 4 numbers of HMC proposed for deployment.</p>	
(iii)	Query B (ii) (c):	
	<p>The MOPT while responding to the said query has stated that it may not be possible to handle 25 moves per hour using 100T HMC. The port has, however, not modified the handling rate for containers in the light of its observation. It is relevant to mention that handling rate of 25 moves per hour per crane prescribed in the 2008 guidelines is specifically for RMQC in the dedicated container terminal. In fact, the MOPT in another proposal relating to fixation of the rate for container handling by 100 tonne HMC, has</p>	The handling rate for containers has been taken as 25 moves/hr as per the Guidelines for Upfront Tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts, 2008.

	considered the handling rate as 20 moves/hr. The MOPT , therefore, if necessary, to modify the handling rate for container in line with the handling rate assumed in its HMC proposal and reassess the optimal capacity.	
(iv)	Query no. 5 (i) (c): In the said query, the MOPT was specifically to relook into the computation of proposed handling charges by considering the number of working days with reference to the handling rates (cargo-wise) and make necessary modification in the computation. The port was advised to refer to the upfront tariff Orders passed by this Authority which are hosted in the website and contain the details in this regard. The MOPT has, however, not taken into account this position while filing its revised proposal. Hence, our query is reiterated. In this regard, for ease of reference for MOPT, a sample calculation was furnished. The MOPT to recompute the handling charges based on sample calculation furnished to MOPT.	The Handling Charges have been recomputed and the detailed working is furnished in the revised proposal.
(v)	Query no. 6 (i): It was clearly pointed out in the said query that the MOPT should furnish detailed working for arriving at the storage charge for coal, general cargo (cargo-wise) and container taking into consideration the optimal capacity of each cargo group likely to attract storage charge beyond the proposed free period, average stay of cargo assumed for arriving at the revised storage charge, and also each of the parameters/ basis adopted by the Port for arriving at storage charge may also be explained. The port has, however, not furnished the detailed working of the storage charges addressing the gaps observed in its calculation. Hence, the query is reiterated. In this regard, for ease of reference for MOPT, a sample calculation of the approach followed in general for arriving at storage charge was furnished. The MOPT to recompute the storage charge and furnish detailed working in this regard.	The Storage Charges have been recomputed and the detailed working is furnished in the revised proposal.
(vi)	Query no. 7 (vi): The berth hire calculation furnished by the MOPT in the revised proposal is not in line with the approach following by this Authority in other upfront tariff cases. It does not take into consideration the gaps observed in the above mentioned query. Hence, the query is reiterated. However, for ease of the MOPT, a sample calculation of Berth Hire charges is furnished. The MOPT to recompute the berth hire charge and furnish detailed working in this regard.	The Berth Hire Charges have been recomputed and the detailed working is furnished at in the revised proposal.

10.2. The MOPT has vide its email dated 14 August, 2014 filed a revised proposal. Subsequently, the MOPT vide its email dated 19 August, 2014 has requested to ignore its earlier email dated 14 August, 2014. The MOPT in its email dated 19 August, 2014 has addressed the inconsistencies/gaps observed in the computation of tariff and has also filed a final revised proposal.

10.3 The background of proposal reiterates that the proposal is filed based on the upfront tariff guidelines of 2008 as there is no comparable berth in the port nor in any other port due to the cargo composition to be handled and also the additional cost to be incurred on reclamation of land.

10.4 The main modifications done by the MOPT in its final revised proposal dated 19 August, 2014 are summarized below:

- (i) In the final revised proposal, the MOPT has stated that, the proposed terminal can handle Capesize, Panamax, Handymax, as plan has been drawn up for deepening the channel to handle Cape Size Vessels. The port has furnished the vessel profile wherein, it has assumed share of panamax and handy max in ratio of 60: 40 for vessels handling steel and bagged cargo, other break bulk cargo. For dry bulk cargo the share of capsize, panamax and handy max is assumed to be 50:20:30 and for container 100% handy max is assumed.
- (ii) **Optimal Capacity:**
- (a) Optimal capacity of two berths is re-assessed at 4.88 MTPA for all cargo categories and 9198 TEUs for containers.
- (b) The MOPT has considered the handling rate per berth for steel and bagged cargo at 6000 tonnes per day, other break bulk cargo at 3750 tonnes per day, dry bulk cargo like food grains and fertilizers at 12500 tonnes per day and dry bulk cargo like coal, limestone, minerals at 12500 tonnes per day. For container the MOPT has considered handling rate at 25 moves/hour per HMC as per the norms applicable for dedicated container terminal.
- (c) The MOPT has also considered the percentage share for each cargo category and has computed the optimal capacity as per the formula prescribed in the 2008 guidelines. The calculation for optimal Capacity furnished by MOPT is given below:

Sr. No.	Particulars	Steel and bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains and Fertilizers	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	Containers (TEU's)
1.	Norms as per 2008 Guidelines (Tonnes / TEU's Day)	4000	2500	10000	10000	480
2.	Handling Rate per 100T HMC considered by this Authority (Tonnes / TEU's Day)	6000	3750	12500	12500	600
3.	No. of 100T HMC per Berth	1	1	1	1	1
4.	Handling Rate per Berth Considered (Tonnes / TEU's Day)	6000	3750	12500	12500	600
5.	No. of Berths	2	2	2	2	2
6.	Total Handling Rate for 2 Berths (Tonnes / TEU's Day)	12000	7500	25000	25000	1200
7.	Percentage Share	22%	13%	22%	40%	3%
8.	Total Optimal Capacity (Tonnes/TEU's) [0.70 x 365 x (6) x (7)]	674520	249113	1405250	2555000	9198
	Total optimal capacity	48,83,883 Tonnes				9,198

(iii). **Calculation of Capital Cost**

In the revised proposal, the total capital cost for the project is estimated at ₹908.48 crores as against ₹971.49 crores estimated in its 11 July, 2014 proposal.

Detail break up of Capital Cost is as below:

Item	Rate (₹)	Amount (₹ in Cr)
I. Berth and Dredging		
Berth Length – 600 m, 13950 sq.m	85,000 sq.m	118.60
Dredging & Reclamation-5,00,000 cum	400.00	20.00

Total capital cost of berth		138.60
II. Breakwater		379.38
III. Civil and Electrical Works		
Bund Structure- 5,50,000 cum	1000 per cum	55.00
Armour protection for bund -300	9.75 lakhs/m	29.25
Reclamation from outside-24,00,000 cum	500.00	120.00
Railway siding- 4kms	3.00 crores/km	12.00
Road approach – 3000 mts	25000/m	7.50
Paving – 2,60,000 sq.m	2500/sq.m	65.00
Cable Trench/Drains – 1000 mts	7500/m	0.75
Transit Shed (8000 sq.m)	18000/ sq.m	14.40
Miscellaneous	LS	0.10
Total capital cost for Civil and Electrical Works		304.00
IV. Handling Equipment for General Cargo		
Harbour Mobile Cranes – 2 nos	30.00	60.00
Fork Lift Trucks 5 Tons- 8 nos	0.30	2.40
Fork Lift Trucks 15 Tons- 4 nos	0.45	1.80
Pay Loaders 10 Tons – 6 nos	0.45	2.70
Power and Lighting	LS	1.00
Total capital cost for Handling Equipment		67.90
V. Miscellaneous Capital		
	5% on (civil and equipment cost (304+67.90)	18.60
TOTAL CAPITAL COST		908.48

(iv). **Operating Cost**

- (a) The operating cost is considered as ₹79.55 crores and the basis of calculating the operating cost is tabulated below:

₹ in crores

	Group	Norm	Amount
1.	Fuel		
	Cranes – 2 Nos.	2×70ltrs/hour/crane x6132hrsx Rs.64	5.49
	5T FLT- 8 nos	8×6132×7×Rs.64	2.20
	15T FLT – 4 nos	4×6132×10×Rs.64	1.57
	Pay Loaders 10T- 6 nos	6×6132×12×Rs.64	2.83
2.	(a)Repair and maintenance of civil assets.	1% of cost of all civil assets	3.04
	(b) Repair and maintenance of mechanical & electrical equipments including spares.	5% of cost of all mechanical and electrical equipments	3.40
3.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	3.91
4.	Depreciation	As per Companies Act. Depreciation rate for Civil Assets-3.34% and Equipments- 10.34 %	10.15 7.02
5.	License fee (3.00 lakh sq.m @ Rs. 567 per 10 sq.m per month)	As per Scale of Rates	20.41
6.	Other expenses	5% Gross Fixed Assets value	19.53
Annual Operating Costs			79.55

- (b) License Fee has been considered as per the Scale of Rates of MOPT which is presently Rs. 520 per 10 sq.m/month and considering Pension Levy of 9% over this amount, it works out to Rs. 567 per 10 sq.m/month. The rate will be applicable for the area of 75 acres to be reclaimed by the concessionaire.

(v) **Annual Revenue Requirement**

The MOPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) by aggregating the operating cost plus 16% Return on capital employed as tabulated below:

Sr. No.	Particulars	(₹ in Crores)
1.	Total capital Cost	390.50
2.	16% ROCE	62.48
3.	Operating Cost	79.55
4.	Total Annual Revenue Requirement (ARR)	142.03
5.	Apportionment of ARR	
a	Cargo Handling Charges – 90%	127.82
b	Storage Charges – 5%	7.10
c	Misc. Charges – 5%	7.10

The ARR apportioned to each activity is further apportioned cargo wise to arrive at the proposed rate. The MOPT has furnished the calculation of cargo-wise handling charge, storage charge and the miscellaneous charge.

(vi) **Calculation of Berth Hire Charges**

(a) The earlier proposal to levy additional port dues separately to recover capital cost of break water is done away with. It is merged with berth hire charges. Thus, for calculation of berth hire charges, the MOPT in the revised proposal has considered the capital cost of construction of 2 berths, cost of dredging alongside the berths and cost of construction of Break water of 825 metres length.

(b) The revenue requirement for Berth Hire Charges along with breakwater is as below:

Sr.	Particulars	(₹ In cr.)
(i)	Total Capital Cost for 2 berth and cost of break water (₹138.60 cr + ₹379.38 cr)	517.98
(ii)	ROCE @ 16% [16%* (i)]	82.88
(iii)	Operating Cost	
a.	Repair and Maintenance Cost @ 1%	5.18
b.	Depreciation @ 3.34%	17.30
c.	Insurance @ 1%	5.17
	Total Operating Cost	27.65
	Annual Revenue Requirement for two Berths [ii + iii]	110.53

(vii) The rate proposed by MOPT in the final revised proposal and the proposed performance standards are given below:

(a) **Cargo Handling charges**

Sr. No.	Cargo	Cargo Handling Charges	
		Foreign (₹per Tonne)	Coastal (₹per Tonne)
1.	Steel and Bagged Cargo	416.92	250.15
2.	Other Break Bulk Cargo	667.07	400.24
3.	Dry Bulk Cargo like Food Grains and Fertilisers	208.46	125.08
4.	Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, Minerals etc.	208.46	125.08
5.	Containers	4254.26 per TEU	2552.56 per TEU

(b) Storage Charges

(i) Free Period

Import Cargo - 15 days

Export Cargo - 25 days

(ii) Storage Charges for balance cargo beyond free period

Sr. No.	Period	Rate per ton per day or part thereof (in ₹)				Rat /TEU/day or part thereof (in ₹)
		Steel & bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains & Fertilisers	Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.	Containers
1.	First 5 Days	23.16	37.06	11.12	11.12	231.52
2.	6 to 10 Days	34.74	55.59	16.68	16.68	347.28
3.	11 th Day Onwards	46.32	74.12	22.24	22.24	463.04

(c) Miscellaneous Charges

The miscellaneous charges is proposed at ₹14.10/- per tonne for each cargo categories and ₹231.57/TEU for Container. Miscellaneous Charges will include all miscellaneous services such as Security Charges, Sweeping, weighment and dust suppression.

(d) Berth Hire charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	3.86	2.32

(e) The Performance standards proposed by MOPT in its revised proposal is given below:

Sr. No.	Type of Cargo	Handling Rate
1.	Steel and bagged	6000 Tons/day
2.	Other break bulk cargo	3750 Tons/day
3.	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	12,500 Tons/day
4.	Dry bulk cargo like Limestone, minerals etc.	12,500 Tons/day
5.	Container Handling	25 moves/hr

10.5. As directed at the joint hearing, the MOPT vide its email dated 22 August, 2014 has confirmed that they have forwarded the final revised proposal dated 19 August, 2014 to all the concerned users for their comments within two days. No comments are received from any stake holders on the final revised proposal.

11. As regards point of action brought out in para 7.3 (iii), the MOPT in its email dated 28 July, 2014 has stated that the APSEZL has not furnished in writing the argument put forth by them during the joint hearing, despite reminders. It is not found appropriate to keep the matter pending for this sake. Hence, this Authority decides to proceed with finalization of this case. In any case, the APSEZL had furnished their written submissions at the joint hearing on which the MOPT has also furnished its comments.

12. To summarise, a comparative position on some of the main parameters considered by MOPT in the original proposal dated 23 May, 2014, revised proposal through email dated 11 July, 2014 and final revised proposal dated 19 August, 2014 is given below:

(₹in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Original Proposal dated 23.5.14	Revised Proposal dated 11.7.14	Final Revised Proposal dated 19.8.2014
1	Berth length (mtrs) (2 berths)	750	600	600
2	Berth profile	1 berth dedicated for coal handling and second berth for multipurpose cargo	Both the Berths are multipurpose cargo including coal handling.	Both the Berths are multipurpose cargo including coal

				handling.
3	Backup area (sq.m)	3,00,000	3,00,000	3,00,000
4	Total capital cost (₹ in Cr)	1397.28 (with 2 HMC of 100 T each and 2 shiploaders)	971.49 (with 4 HMCs of 100 T each)	908.48 (with 2 HMCs of 100 T each)

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges :

- (i) The proposal is to fix reference tariff for multipurpose cargo terminal to be developed at the Mormugao Port Trust (MOPT) under Public Private Partnership (PPP) mode.

The plan of the port to develop a berth at West of the existing Breakwater (WOB) for handling Iron Ore, by private terminal operator on BOOT basis for which upfront tariff was approved by this Authority vide its Order of May 2010 did not materialize. It is in this backdrop, the MOPT has proposed to develop two berths as multipurpose cargo terminal on PPP mode and has sought approval for Reference Tariff based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September 2013, issued by the Ministry of Shipping.

- (ii) Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

Citing that there is no comparable berth in its port nor in any other port due to the cargo composition proposed to be handled and also in view of huge capital cost envisaged to be incurred by the BOT operator on reclamation of land, the MOPT has filed the proposal for fixation of Reference tariff following the principles of 2008 Guidelines.

- (iii) In the initial proposal of May 2014, the MOPT envisaged two berths of total length 750mtrs, of which one berth of 450mtrs was for dedicated coal handling terminal with two ship unloaders and another berth of 300mtrs was for handling multipurpose cargo with 2 numbers of 100 T HMC. Subsequently, based on the submission made M/s. Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZL) to allow all cargo including coal to be handled at the two berths so as to give more flexibility to the prospective operator to handle any cargo at two berths, the MOPT has reviewed and filed a completely revised proposal dated 11 July 2014 and the final revised proposal dated 19 August 2014. In the final revised proposal, the MOPT has reduced the berth length from 750mtrs to 600mtrs. Both the berths are envisaged to handle general cargo viz. steel and bagged cargo, other break bulk cargo, dry bulk cargo like food grains, fertilizers, etc., dry bulk cargo like coal, limestone, minerals, etc., and containers with deployment of total 2 HMC of 100 T each. The final revised proposal of MOPT does not envisage to have a dedicated coal berth. It is relevant here to mention that the final revised proposal which is modified on the suggestions of concerned stakeholders is not supported with the feasibility report. However, recognising that the revised proposal filed by the MOPT is to address the specific concern raised by the prospective bidders, the revised proposal filed by the MOPT is taken up for consideration. The MOPT has confirmed to have forwarded the final revised proposal to the relevant stakeholders for their comments.

The final revised proposal of the MOPT vide its email dated 19 August 2014 along with the information/ clarification furnished by MOPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.

- (iv) Optimal Capacity:
- (a) The MOPT envisages to handle five cargo categories viz steel and bagged cargo, other break bulk cargo, dry bulk cargo like food grains, fertilizers, coal, limestone, minerals, etc., and Containers. The percentage share of cargo is estimated at 22%, 13%, 22%, 40% and 3%, respectively. The optimal capacity has been assessed taking into consideration the handling

rate for different types of cargo categories and the percentage share of each type of cargo as per the formula prescribed for determination of optimal capacity in the upfront tariff guidelines of February, 2008 for multipurpose berth. The basis of the percentage share of each cargo category is reportedly based on likely demand from the trade. The percentage share considered by MOPT for various cargo categories is relied upon.

- (b) The handling rate prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for multipurpose cargo berth is 10,000 tonnes per day for dry bulk (food grains and fertilizer) for vessel more than 30,000 tonnes parcel size, 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo like coal, limestone, minerals, etc., 4,000 tonnes per day for break bulk cargo like steel and bagged cargo and 2,500 tonnes per day for other break bulk cargo. The above mentioned output norms prescribed in the 2008 guidelines is with reference to deployment of 3 numbers of 20 tonnes level luffing crane aggregating to 60 Tonnes. Since the MOPT has envisaged that the multipurpose cargo handling facility would operate with one HMC of 100 tonnes capacity for each of the two berths, the normative handling rate prescribed in the guidelines of 2008 needs to be updated.

This Authority while approving upfront tariff for VOCPT for HMC under PPP mode vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2010 has considered higher handling rate of HMC as compared to the aggregate capacity of 3 numbers of level luffing crane of 20 tonnes each. The handling rate considered for dry bulk cargo is 12,500 tonnes per day, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3,750 tonnes per day for other break bulk cargo. This is based on the point examined by this Authority while approving the hire charges for 100 tonnes HMC in Paradip Port Trust (PPT) and also applied in cases pertaining to New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and also in upfront tariff cases of VPT and VOCPT and PPT etc., involving deployment of 100T HMC.

On pointing out the above position, the MOPT in its final revised proposal has considered the handling rate of 12500 tonnes/ day for dry bulk cargo like food grains and fertilizers, 12500 tonnes/ day for dry bulk cargo like coal, limestone & minerals, 6000 tonnes/ day steel and bagged cargo and 3750 tonnes / day for other break bulk cargo for one 100 T HMC per berth. For containers, the MOPT has considered handling rate of 25 moves/hr per HMC.

Since the handling rate considered by the MOPT for the cargo categories (except containers) is in line with the decision of this Authority in the earlier cases involving deployment of 100T HMC, the handling rate for the cargo as considered by the MOPT is reckoned with.

For containers, the MOPT had earlier considered handling rate of 20 moves per hour per HMC which it has subsequently revised to 25 moves per hour per HMC. The tariff guidelines of 2008 prescribe norms for handling dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo but do not prescribe handling norms for handling container in a Multipurpose Berth. The norm of 25 moves per hour per crane prescribed in the 2008 guidelines is for container handling by quay crane and that too in a dedicated container terminal. The said handling norm of 25 mover per hour considered by the MOPT for container handling in the multipurpose berth is not found to be relevant in the instant case as the subject proposal involves deployment of 100 T HMC and not a quay crane. Moreover, the project is for handling multipurpose cargo including containers and it is not a dedicated container terminal. Even though the MOPT has admitted that it may not be possible to achieve 25 moves/hr using HMC, it has not moderated the handling rate. In this context, it is relevant here to mention that this Authority while approving upfront tariff for Paradip Port Trust for multipurpose berth involving handling of cargo and containers using 100 T HMC in its Order No.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 has allowed handling rate of 16 moves per hour per HMC based on the proposal of the PPT at the relevant point of time. Incidentally, the MOPT in its another proposal filed in July 2013 for fixation of handling charge for containers using 100 tonne HMC has considered container handling rate at 20 moves/ hour which has been accepted by this Authority vide Order No. TAMP/25/2013 dated 4 August 2014 relying on the judgment of the MOPT. Hence, in the absence of any specific norms available for container handling by HMC and considering the admittance of MOPT that it may not be possible to achieve the handling rate of 25 moves per hour by HMC, it may not be unreasonable to consider the handling rate for containers at 20 moves per hour at the level considered in the another proposal of MOPT disposed of by this Authority vide its Order dated 4 August, 2014.

It is relevant here to mention that the norms for assessing the optimal capacity for container terminal prescribes a multiplying TEU factor of 1.3. In the tariff Order dated 19 January 2010 relating to PPT for assessing the optimal capacity of containers, TEU factor of 1.3 was applied while arriving at the optimal capacity of containers. It is seen that though the MOPT in its original proposal had applied this factor, the same is not considered in the revised proposal of 19 August 2014. The optimal capacity for containers is, therefore, modified applying the TEU factor of 1.3 in line with the norms prescribed in the tariff guidelines.

- (c) Thus, considering deployment of two HMCs for two berths, handling rate of 20 moves /hour/ HMC and for the share of container capacity, the optimal capacity for handling container works out to 9566 TEUs ($0.7 \times 2 \text{ berths} \times 20 \text{ moves/hour} \times 3\% \times 1.3 \text{ TEU factor} \times 24 \text{ hrs.} \times 365 \text{ days}$) by applying the formula given in the tariff guidelines of 2008.

Considering deployment of two HMCs, handling rate and the share of individual cargo, the optimal capacity assessed by the MOPT for the two berths cargo wise is 6,74,520 tonnes per annum for steel & Bagged cargo, 2,49,113 tonnes per annum for other break bulk cargo, 14,05,250 tonnes per annum for dry bulk cargo like food grains and fertilizers, 25,55,000 tonnes per annum dry bulk cargo like coal, limestone, minerals, aggregating 48,83,883 tonnes per annum (i.e. 4.88 MTPA) plus 9566 TEUs.

- (v) Capital cost:

In the revised proposal of 19 August 2014, the total capital cost of the multipurpose cargo berths is estimated at ₹908.48 crores by the MOPT of which ₹390.50 crores is estimated for cargo / container handling activity and ₹517.98 crores for berthing activity including the capital cost estimated for break water. The estimated capital cost is discussed as herein under:

- (a) Cargo/container handling activity:

- (i) Civil Works:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for civil structure includes berth apron and approach, storage yard, transit sheds, roads, rail tracks, buildings, water supply, sewage, etc. The MOPT has estimated capital cost of the road approach, armour protection, railway sliding, paving, transit shed, cable trench in the capital cost relating to civil works for cargo handling activity. The civil works considered by the MOPT generally adheres to the norms stipulated in the guidelines.

The MOPT has also estimated ₹120 crores towards reclamation in the civil works for cargo handling activity. The port has justified this item of estimate stating that since the port has extremely limited land area, 75 acres of back up area is proposed for reclamation by the BOT operator of this project. The upfront tariff guidelines specify to rely upon the estimates of the port for civil cost necessary for achieving the optimal terminal capacity. Though the documentary proof for the unit rate considered for estimating the reclamation cost is not furnished, the MOPT has confirmed that the capital cost of civil works is based on the current market rate. In view of the above position brought out and recognising that none of the users have made any pointed objection on this capital cost item and also that the tariff guidelines require to rely on the capital cost of civil works as per the estimates of the concerned port, the said capital cost estimate is relied upon and accepted. Incidentally, this Authority has allowed such reclamation cost in upfront tariff determination of other Major Port Trusts like Container terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust, etc.,

The estimates of other civil works are also not backed by any budgetary quotations. The MOPT has however, confirmed that the estimates of civil work is based on the prevailing market rates. Based on the confirmation furnished by the MOPT, and recognizing that none of the users / bidders have raised any pointed objection with reference to this estimate and also recognising that the tariff guidelines require to consider the capital cost of civil works as per the estimates of the concerned port, the total civil construction cost as estimated by the MOPT is relied upon.

The MOPT has estimated miscellaneous capital cost of ₹10 lakhs in civil works. The MOPT has not explained any reasons for estimating miscellaneous capital cost as a separate item under the lead civil works in addition to estimation of miscellaneous

capital cost at 5% of the civil works as per the norms prescribed in the guidelines. In this context, it is relevant here to mention that in case of the upfront tariff proposals determined for various projects of VPT and in case of coal terminal at VOCPT, etc., based on the proposals of the concerned port trust, this Authority has allowed contingencies in the capital cost of civil and equipment cost to take care of any contingency in the upfront tariff determination. Assuming that the miscellaneous cost of ₹10 lakhs estimated by the MOPT under civil works which is not significant proportion in the total capital cost is to cover contingency the estimate of ₹10 lakhs towards miscellaneous capital cost under the head civil works is considered as estimated by the MOPT.

(ii) Equipment cost:

As per the guidelines, the equipment cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein.

The MOPT in its earlier proposal had estimated capital cost of diesel locomotive, electrical requirements, environmental upgradation, security systems, substation, etc., apart from other items. On being pointed out about the deviation from the normative list, the MOPT has clarified that in the revised proposal, deviation has been rectified. It has further clarified that the revised proposal adheres to normative list of equipment.

The normative list of equipment for multipurpose berth includes 3 numbers of level luffing wharf crane of 20 tonne capacity with grab/hook attachments. As against that, as stated earlier, the MOPT has proposed deployment of one number of 100 tonnes HMC per berth i.e. total two HMCs for the proposed two multipurpose cargo berths. It is relevant to mention here that 100T HMC instead of 3 nos of Level luffing cranes has been allowed in the upfront tariff determination for multipurpose cargo berths at other Major Port Trusts like the PPT, VOCPT, etc. based on the proposal of the concerned port trust. The handling rates considered by the MOPT as well as capacity of the facility have been updated for 100 Tonne HMC as considered in the other Major Port Trusts. Therefore, the proposal of the MOPT to recognize deployment of two HMC of 100 tonne each for the two cargo berths is accepted.

The normative list of equipment also includes, 4 numbers of Fork Lift Truck of 5 tonnes capacity, 2 numbers of 10 tonnes Fork Lift Trucks and 3 numbers of pay loaders of 10 tonne capacity for a multipurpose berth. The MOPT has (for two multipurpose berths) proposed deployment of 8 numbers of Fork Lift Truck of 5 tonnes capacity, 4 numbers of 15 tonnes Fork Lift Trucks and 6 numbers of pay loaders of 10 tonne capacity. These equipment proposed to be deployed by MOPT are found to be in line with the normative list of equipment except for higher capacity fork lift of 15 tone proposed by the MOPT instead of 10 Fork lift truck prescribed in the guidelines. This deviation in the capacity of the fork lift truck proposed by the MOPT is not likely to have any impact on the overall capacity of the terminal. The deployment of the equipment proposed by the MOPT in general adheres to the normative list of equipment prescribed in the guidelines and hence is accepted.

As regards the HMC capital cost, the capital cost estimated at approximately ₹30 crores per HMC excludes the customs duty as stated by the MOPT. Since it was possible for MOPT to avail customs duty exemption, it may not be unreasonable to expect the BOT operators also to avail customs duty exemption. Even if the BOT operator avails customs duty exemption, it will not have any impact on the capital cost considered in the estimates and also in the Reference tariff determined in this exercise.

The MOPT has confirmed that the capital cost estimated is based on the current market rate. In view of the above position brought and recognising that none of the users have made any pointed objection on this capital cost item and also that the tariff guidelines require to rely as per the estimates of the concerned port, the said capital cost of equipment is relied upon and accepted.

- (iii) As per the norms prescribed in the guidelines, the miscellaneous cost at 5% of civil and equipment capital cost has to be considered while computing the capital cost of the project. The port has estimated miscellaneous capital cost at 5% of civil and equipment capital cost as per the norms prescribed in the guidelines, which is considered in this analysis.

(b) Berthing activity:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost of berth hire services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.

Before proceeding ahead with the analysis relating to the capital cost of berth it is relevant here to mention that the proposal of the MOPT includes capital cost of ₹379.38 crores towards construction of break water of 825 metres length. In the current proposal, the cost of construction of break water is to the account of the BOT operator. It is not a general practice to account the breakwater related expenses in the capital cost. A reference in this regard was earlier made to the Government for advice, if any, on the matter. The response of the Government has not been received till finalization of this case. In the case of Chennai Port Trust (CHPT) for the upfront tariff determination of mega Container Terminal approved by this Authority vide Order No.TAMP/47/2009-CHPT dated 3 March 2010, the capital cost of break water was admitted for determination of upfront berth hire. On the same line and recognising that the current project of MOPT envisages construction of break water which is also supported by the Feasibility Report submitted by the MOPT alongwith its original proposal, the capital cost of ₹379.38 crores towards break water is considered as estimated by the MOPT.

The MOPT in its original proposal and until its revised proposal of 11 July 2014 had proposed a separate tariff in the nomenclature of “Additional Port Dues” to recover the return on capital cost and operating cost relating to break water envisaged to be constructed by the BOT operator of the project. The MOPT has clarified that successful BOT Operator will be the sole beneficiary of the investment on the breakwater and hence additional port dues was proposed to be collected by the BOT operator from vessels arriving at the proposed facility. This Authority has in a similar case of CHPT referred above, allowed the capital cost relating to break water to be included in the berth hire computation. On being pointed out, the MOPT has in its final revised proposal of 19 August 2014 proposed to recover the costs relating to break water as part of the berth hire charge.

Thus, in the final revised proposal of the MOPT, the total capital cost for recovery of berth hire services includes capital cost of construction of 2 berths and cost of dredging and reclamation to the tune of ₹138.60 and capital cost for construction of break water estimated of ₹379.38 crores aggregating to the total capital cost of berthing services at ₹517.98 crores. The capital cost of ₹517.98 crores estimated by the MOPT which is reportedly based on the prevailing market price is relied upon and considered. It is seen that the MOPT has not considered miscellaneous cost @5% on the total capital cost estimated for berthing services. It is relevant to mention here that this Authority has in the upfront tariff Orders of other Major Port Trusts like the VPT, PPT including the proposal of the MOPT for coal terminal with dome has, based on the proposal of the concerned Port Trusts, allowed miscellaneous cost at 5% of the capital cost of berthing service in line with the norms prescribed for estimating miscellaneous cost at 5% of civil and equipment cost. That being so, 5% of the total capital cost of berthing service is allowed as miscellaneous cost in line with the decision taken in other upfront tariff cases.

- (c) Subject to above modification, the modified capital cost works out to ₹934.37 crores as against ₹908.48 crores estimated by the MOPT. Of ₹934.47 crores, ₹390.49 crores is considered for cargo/container handling activity as estimated by the MOPT and ₹543.88 crores for berthing activity including the cost of break waters as against ₹517.98 crores estimated by the MOPT.
- (d) The return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed by this Authority and it was decided to adopt ROCE at 16% for the year 2014-15 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence, the ROCE is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out to ₹62.48 crores for cargo/container handling services and ₹87.02 crores for berth hire services.

(vi) Operating Cost:

(a) Fuel:

The tariff guidelines of 2008 do not prescribe any norm for fuel consumption of 100 HMC. For estimation of fuel cost for operation of HMCs, the MOPT has considered 70 litres per hour/ per HMC. In the upfront tariff cases for multipurpose berths at other Major Port Trusts such as Paradip Port Trust (PPT), Kolkata Port Trust (KOPT) etc., involving deployment of 100 tonnes HMC, fuel consumption is considered as 70 litres per hour. Consumption of fuel at 70 litres per hour considered by MOPT is in line with the fuel consumption considered in the upfront tariff cases in other Major Port Trusts and hence accepted. Fuel consumption to operate the Fork Lift Trucks and the Pay Loaders considered by the MOPT are found to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo berths.

For estimating the fuel cost, the port has in its revised proposal considered the unit rate of fuel at ₹64/- per liter which is supported with copies of recent fuel bills of the Port. Hence, the unit rate of diesel at ₹64 per litre considered by MOPT is accepted.

The guidelines for multipurpose cargo berth prescribe a norm of 4000 hours for estimation of fuel and power cost of equipment. As against the said working hours norms, the port has considered 6132 working hours for estimation of fuel cost of each of the equipments viz. HMC, Fork Lift Trucks and Pay Loaders. It is relevant to state here that as far as the hours of working of the HMC at the multipurpose berth is concerned, the capacity of the cargo items is not restricted with reference to 4000 hours of cranes. The MOPT has assessed the optimal capacity considering the working hours of 6132 per berth applying 70% capacity utilization for the 24 hours for all 365 days. Even the berth hire has been computed for 6132 hours by the MOPT. That being so, the estimation of fuel cost by MOPT for 6132 hours appears to be correct and hence accepted. This is also in line with the approach followed in the upfront tariff determined for multipurpose berths at other Major Port Trusts like Paradip Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust, etc.

- (b) The estimation of Repairs and Maintenance cost at 1% on the civil assets and 5% on the mechanical and electrical components is found to be as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose berth. The estimation of insurance cost at 1% of the gross fixed assets and estimation of other expenses at 5% of the gross fixed assets is also found to be as per the norms prescribed in the upfront guidelines for multipurpose berth. In the modified cost statement, the estimation of operating cost is considered without rounding off of figures in some of the cost elements.
- (c) The depreciation estimated 3.34% for civil work and 10.34% on equipment cost is as per the norms prescribed in the guidelines.
- (d) The guidelines stipulate that the license fee for land is to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned major port trust. License fee is estimated by MOPT for 3 lakhs sq. mtrs. of area proposed to be reclaimed by the BOT operator. The unit rate adopted by MOPT is ₹567 per 10 sq. mtr. per month. The port has clarified that the unit rate of ₹567 per 10 sq. mtr. per month is based on the lease rent prescribed in its Scale of Rates of MOPT duly escalated by @ 2% p.a. to arrive at the prevailing lease rent ₹520.20 per 10 sq. per month. Applying 9% pension fund levy thereon, the unit rate comes to ₹567 per 10 sq. mtr per month.

It is relevant here to mention the lease rent estimated by the MOPT is for the area which is yet to be reclaimed by the BOT operator. The MOPT was requested to clarify as to how the lease rent of land adopted from the Scale of Rates is relevant for the backup area of 75 acres of land yet to be reclaimed by the successful BOT operator.

The port has clarified that the lease rate considered by it will be applicable for the area of 75 acres to be reclaimed by the concessionaire.

In this context, it is relevant to mention that for determination of upfront tariff for container terminal at JNPT which involved use of the land of 10,00,000 sq. meters by reclamation of water area, the JNPT had estimated license fee then levied by it for water area from the

Gateway Terminal India Private Limited for undeveloped land which was accepted by this Authority in its Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February, 2009. At JNPT it was noted that reclamation of water area was applicable for any terminal coming up in the port. In the MOPT also in view of scarcity of land and the port proposing vast water area to be reclaimed, it cannot be denied that similar situation prevails there. It has to be recognised that once the water is reclaimed, it is equivalent to land available in any other place in the port area. Hence the proposal of the port to apply lease rent applicable for land which was also allowed in the case of JNPT is recognized in upfront tariff determination.

In the case of MOPT it is, however, seen that lease rent schedule does not prescribe license fee for undeveloped land. That being so, the license fee for the land as considered by the MOPT as per its rent schedule is considered subject to exclusion of Pension Fund Levy as explained in the subsequent paragraphs.

As stated earlier, the guidelines stipulate that the lease rental is to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned major port trust. The existing lease rent schedule of the MOPT stipulates that licence fees for water area shall be charged 50% of the licence fee of abutting land which is in line with the land policy guidelines of 2011 as well as revised land policy guidelines of 2014. Since the existing water area of 3 lakh sq. mtrs. is proposed to be reclaimed in the project, the license fee for water area is to be applied in line with the decision taken in the JNPT container terminal.

It is seen that the unit rate of lease rent considered by the MOPT includes the component of 9% pension fund levy on the prevailing base license fee on land at ₹520.20 per 10 sq. mtrs per month. It is relevant to mention that the Pension Fund Levy approved in the general revision of the Scale of Rates of the MOPT in the tariff Order No 38/2010/MOPT dated 18 February 2010 is for specific purpose to augment the shortfall in the Pension Fund balance and is subject to review in the next tariff cycle. Since the upfront tariff determined here is for a long horizon of 30 years, it is not found appropriate to perpetuate pension fund levy which is a onetime special levy in the determination of upfront tariff. It is noteworthy that the MOPT had not considered Pension Fund levy in its earlier upfront tariff proposal relating to coal terminal (covered storage dome) Hence, there is no justification for considering this item only for this project.

Subject to the above analysis, the license fee estimated by the MOPT is, therefore, suitably modified excluding the component of 9% pension fund levy. Accordingly, the modified lease rent comes to ₹1872.72 lakhs (i.e. 3 lakh sq. mtrs * ₹520.20 per 10 sq. mtr/ month * 12 months) Exclusion of pension fund levy in the computation of lease rental will, however, not put MOPT in any disadvantageous position because the computation for arriving at the said pension fund levy approved in the last tariff Order did not reckon the income likely to accrue from the license fee from the proposed project.

(e) Operating cost for berthing service :

The upfront tariff guidelines require the operating cost for berthing services to be estimated at 1% of the cost of construction of berth and cost of dredging carried out alongside the berth. In the final revised proposal, the MOPT has considered depreciation at 3.34% and insurance at 1% on the aggregate capital cost, while estimating the annual revenue requirement of berthing service, apart from the prescribed norms of 1% towards maintenance. Although the guideline restricts the operating cost at 1% of the berth cost and dredging, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear & tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for other Major Port Trusts including coal terminal at the Mormugao Port Trust, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation was considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the insurance cost at 1% and depreciation at 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service as done by the MOPT. In this context, it is relevant here to mention that clause 3.6 of the upfront tariff guidelines gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation, while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (vii) The statement for fixing upfront tariff submitted by the MOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.
- (a) The annual revenue requirement which is sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹14,033.33 lakhs from cargo handling service as against ₹14,203.00 lakhs estimated by the port.
- (b) The guidelines for multipurpose cargo terminal require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% towards storage charge and 5% each towards miscellaneous charge. The MOPT in its final revised proposal has apportioned the estimated revenue requirement as per the norms prescribed in the guidelines. Hence, apportionment of the total revenue requirement between the three tariff heads is accepted as proposed by the port.
- (c) The upfront tariff caps are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups and with reference to the share in the optimal capacity.
- (d) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. For the multipurpose cargo terminal, entire steel and bagged cargo capacity and other break bulk cargo capacity are expected to be foreign cargo. The ratio of foreign and coastal cargo with reference to both the categories of dry bulk cargo is expected to be 90% and 10% respectively and for container it is expected to be 95% and 5% respectively. The ratio of cargo wise share of foreign and coastal as furnished by the MOPT is relied upon.

The upfront tariff is to be determined to meet the estimated revenue requirement over the optimal capacity. The approach followed by the MOPT in arriving at the unit handling rate for cargo group based on the individual composition of foreign and coastal movement is found to be in line with the approach followed in determining upfront tariff for multipurpose berths at other Major Port Trusts.

It is relevant to mention that in few other cases such as coal at general cargo berth, mechanised fertiliser handling facilities at VPT and other Major Port where the entire cargo was expected to be foreign, the upfront tariff is determined to meet the cargo capacity from foreign cargo. Concessional upfront rate for coastal cargo is, however, prescribed to comply with the Government guidelines though it may not have any impact on the revenue realisation. In the instant case also, the MOPT has proposed rates for both foreign/ coastal category for all the cargo groups including “steel and bagged” and “other break bulk” cargo though prescription of coastal rate for “steel and bagged cargo” and “other break bulk cargo” will not have any impact on the revenue realization.

- (e) Based on the above analysis, the handling rate comes to ₹411.94 per tonne for steel and bagged cargo (100% foreign) as against ₹416.92 per tonne proposed by MOPT, ₹659.10 per tonne for other break bulk cargo (100% foreign) as against ₹667.07 per tonne proposed by MOPT, ₹205.97 per tonne for foreign and ₹123.58 for coastal category for dry bulk cargo like food grain fertilizer and dry bulk cargo like coal, limestone and minerals comes as against ₹208.46 per tonne and ₹125.08 per tonne proposed by MOPT for corresponding categories and ₹4041.73 per TEU for foreign and ₹2425.04 per TEU for coastal category of containers as against ₹4254.26 per TEU and ₹2552.56 per TEU proposed by MOPT for corresponding categories.
- (f) The MOPT has proposed a provision to state that the composite charges include charges for loading/unloading of cargo, transferring the same upto the point of storage, storage at stack yard upto the prescribed free period, reclaiming from stackyard and loading onto the ship/train/trucks as applicable, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates. The proposed note is in line with similar prescription in other Major Port Trusts in upfront tariff determining and hence approved.
- (g) As per the upfront tariff guidelines, storage charge for the multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the storage area beyond the allowable free period of 5 days for import and 15 days for export. The MOPT in the original proposal had proposed free period for

multipurpose cargo in line with the free period prescribed in the guidelines. For coal handling envisaged as dedicated facility in the original proposal, free period of 15 days as against 25 days free period prescribed in the upfront tariff guidelines for coal berth. As stated earlier, in view of the suggestion of one of the prospective bidders APSEZL, the MOPT has in its final revised proposal proposed two berths for multipurpose cargo handling giving more flexibility to the BOT operator to handle any general cargo including coal. As regards the storage charge proposed in the original proposal, the APSEZL has during the proceedings of this case submitted out that the average dwell time of 40 days is allowed for handling coal at Mundra. Hence they have requested the MOPT to allow free period of 25 days for coal handling which is as per the norms prescribed in the guidelines for coal terminal as against free period of 15 days proposed by the port. The APSEZL has pointed out that the number of days proposed by MOPT is very less and not workable as per the market realities of doing business. They have submitted that the free period available for other competing terminals at MOPT is 21 days and that no commodity like Steel coils, Steel Plates, Food Grains, Fertilisers, Limestone etc. can be evacuated within the free period of 5 days for import and 15 days for export and hence have requested to allow 25 days free both for import and export cargo. The MOPT apparently in view of the request made by APSEZL in the revised proposal has proposed uniform free period of 15 days of Import cargo and 25 days for export cargo. The free period of 15 days for import and 25 days for export proposed by the MOPT in the final revised proposal is not in line with the free period norms prescribed in the tariff guidelines for multipurpose berth.

It is relevant here to state that in the upfront tariff cases in other Major Port Trusts like VPT, VOCPT, KPT, etc., free period of 5 days for import and 15 days for export cargo is allowed as per the norms prescribed in the tariff guidelines. In the case of KOPT multipurpose terminal, however, this Authority vide Order No TAMP/24/2011- KOPT dated 8 September 2011 has allowed the 25 days free period for iron ore and for other dry bulk export cargo as proposed by the port in view of the reasons cited by them about more time taken for accumulation of cargo for export.

In the instant case, the MOPT has highlighted that its port faces severe yard constraint in respect of cargo evacuation and land area is a constraint in its port. The port anticipates smooth cargo evacuation to happen only after the railway line between Hospet and Vasco is doubled for which no time lines are set. Relying on the cargo evacuation and yard constraint expressed by the MOPT and recognising that the free period proposed by the MOPT emanates mainly based on the point made by one of the prospective bidders, the deviation in the number of free period proposed by the MOPT in its revised proposal i.e. free period of 15 days for import cargo and 25 days for export cargo as against norm of 5 free days for import cargo and 15 free days for export cargo prescribed in the guidelines is accepted.

- (h) APSEZL has stated that dwell time of 25 days should be considered for calculating turnover ratio of plot for assessing the yard capacity of coal. This point is not found relevant since as rightly pointed out by MOPT, the revised proposal of the MOPT does not envisage a separate dedicated coal terminal.
- (i) The port has considered 20% of the cargo share capacity that will attract storage charge beyond the proposed free period. The position furnished by the MOPT is solely relied upon. The MOPT has furnished calculation for arriving at storage charge. In the upfront tariff calculation furnished by MOPT to meet estimated annual revenue requirement of ₹710.14 lakhs from storage charge beyond the proposed free period, the rate for the first slab of 5 days comes to ₹23.16 per tonne/ day for steel and bagged cargo, ₹37.06 per tonne/ day for other break bulk cargo, ₹11.12 per tonne/ day for dry bulk cargo like food grain, and fertilizer comes and dry bulk cargo like coal, limestone and minerals comes and ₹231.52 per TEU/ day for container. The rate for the subsequent slab is proposed 1.5 times and 2 times the rate for first slab.

In view of modification in the estimated annual revenue requirement and the optimal capacity for containers, the storage charge proposed by the MOPT has been modified keeping the slab structure and the approach adopted by the MOPT unaltered. For the modified annual revenue requirement of ₹701.66 lakhs from storage charge, the storage rate beyond the proposed free period for the first slab of 5 days comes to ₹22.89 per tonne/ day for steel and bagged cargo, ₹36.62 per tonne/ day for other break bulk cargo, ₹10.98 per tonne/day for dry bulk cargo like food grain, and fertilizer and dry bulk cargo like coal, limestone, minerals, etc. and ₹220.07 per TEU/day for container. The rate for the subsequent two slabs are prescribed at 1.5 times and 2 times the rate for first slab in line with the approach followed by the MOPT.

- (j) In the final revised proposal MOPT has estimated the annual revenue requirement towards miscellaneous charges for all the cargo categories and container reportedly to cover the expenses towards security charges, sweeping, weighment and dust suppression etc. To meet estimated annual revenue requirement of ₹710.14 lakhs, the MOPT has arrived at miscellaneous charge of ₹231.62 per TEU and ₹14.10 per tonne for all the three cargo categories.
- In view of modification in the estimated annual revenue requirement and the optimal capacity for container, the miscellaneous charge proposed by the MOPT has been modified keeping the approach adopted by the MOPT unaltered. Based on the modified annual revenue requirement of ₹701.66 lakhs from the miscellaneous services, the miscellaneous charge comes to ₹220.05 per TEU for container and ₹13.94 per tonne for all cargo categories.
- (viii) (a) Subject to the above analysis, the modified revenue requirement from berthing service comes to ₹11,606.38 lakhs as against ₹11,053.69 lakhs estimated by the port.
- (b) The original proposal of the MOPT envisaged the vessel mix of Panamax and Handymax in the ratio of 50:50. The MOPT had stated that the existing draft of the channel does not permit sailing of a fully loaded Capesize vessel for the computation of Berth Hire Charges. In para 5.4.3. of the Feasibility Report submitted by MOPT along with its original proposal states that berthing of a fully loaded capsize vessels is possible if capital dredging of the channel and basin area alongside the berth is undertaken and the channel is deepened in future to handle capesize vessel. On being pointed out, the MOPT in its the final revised proposal has submitted that the proposed terminal can handle Capesize, Panamax, Handymax, as plan has been drawn up for deepening the channel to handle cape size vessels. Thus, in the final revised proposal, the port has for computation of berth hire charges, considered different vessel mix of Panamax vessel, Handymax vessel and Capesize vessel for different cargo categories of cargo. The MOPT has assumed share of panamax and handy max in ratio of 40:60 for steel and bagged cargo and other break bulk cargo, for dry bulk cargo, capsize, panamax and handy max is assumed to be 50:20:30 and for container the port has assumed 100% share of handymax vessel. The share of vessel profile and vessel parameters considered by the MOPT is relied upon.
- (c) The MOPT has considered the impact of concession applicable to the coastal vessels as per the 2005 tariff guidelines while arriving at the pre-determined berth hire. The MOPT has considered steel & bagged and other break bulk cargo vessel to be 100% foreign-going, dry bulk cargo is assumed 90% foreign-going and 10% coastal vessel and for container 95% foreign-going and 5% coastal vessel have been assumed by the MOPT. The ratio of foreign going and coastal vessel as furnished by the MOPT is relied upon.

The MOPT has furnished detailed computation of berth hire. The methodology followed by the MOPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases except that the port has considered total berth days of 255.5 for two berths instead of 255.5 days applicable for one berth as per the norms prescribed in the guidelines for computation of berth hire. That being so, the computation of berth hire is modified considering handling rate, optimal capacity, the GRT hours first for one berth and then multiplied by two to arrive at GRT hours for two berths. This is in line with the approach followed in the berth hire computation of VPT involving two berths WQ7 and WQ8 in Order No.TAMP/51/2012-VPT dated 21 January 2013 and amendment to the berth hire in the Order dated 25 February 2013.

Subject to the above analysis, the berth hire for foreign going vessel vessels works out to ₹2.03 per GRT per hour and ₹1.22 per GRT per hour for coastal vessel as compared to ₹3.86 per GRT per hour and ₹2.32 per GRT per hour for foreign going vessel and coastal vessel respectively computed by the MOPT. The detailed computation of berth hire of multipurpose berth is furnished in the **Annex-II** attached.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. Therefore, the proposal of the MOPT for prescription of berth hire charges in rupee terms is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (ix) (a) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards.
- (b) The MOPT has proposed the Performance Standards at 6000 tonnes/day/berth in respect of steel and bagged cargo, 3,750 tonnes/day/berth for other break bulk cargo, 12,500 tonnes/day/berth for dry bulk cargo like food grains, and fertilizers, 12,500 tonnes/day/berth for dry bulk cargo like coal, limestone, mineral, etc., and 25 moves / hour berth per container. The performance standard proposed by the MOPT on per berth/per day basis are found to be in line with the handling rate considered in the optimal capacity calculation and hence it is prescribed as approved except for modification in the performance standard for containers. Since in the modified optimal capacity calculation, the handling rate for container is considered at 20 moves per hour per HMC, the performance standard for container is also modified at the level considered in the optimal capacity calculation. Apart from this, the title is modified as “performance Standards per HMC per berth” instead of “Handling Rate per Berth” given by the MOPT.
- (c) It is relevant here to mention that Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, it is only on the achievement of the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement, that the operator would be eligible for any performance linked tariff. It is true that the revised 2013 guidelines only requires prescription of performance standards. It does not stipulate as to what constitutes performance standard. Since the MOPT has expressed its desire to prescribe the performance standards as proposed by it, the same is prescribed by this Authority subject to minor modification in respect of container.
- (x) The definition of various terms proposed by MOPT in the draft Scale of Rates is found to be in line with the definition commonly prescribed in the Scale of Rates.
- Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and the conditions uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/private terminals about status of the vessel for the purpose of vessel related charges, criteria for conversion of foreign to coastal vessel, conditions relating to concession to coastal vessel and cargo, users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall not accrue 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail, free days to exclude Customs holidays and terminal's non-operating days, storage charge shall not be levied if the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by user for reasons attributable to the operators, etc., proposed by MOPT are incorporated in the upfront tariff schedule for the proposed multipurpose cargo terminal.
- (xi) The MOPT has proposed a note that in case vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of the operator, or any other reasons attributable to operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the Mormugao Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the operator. Since the berth hire will be levied by the BOT operator in this case, the said note is suitably modified to state that no berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the terminal operator for continuous one hour or more due to non-availability/break down of equipment or power failure or any other reasons attributable to the terminal operator in line with the prescription in the other similar upfront tariff Orders.
- (xii) The MOPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription at the other major ports/ private terminals.
- (xiii) Since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2014, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2014 instead of 1 January, 2015 proposed by the MOPT.

15.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

15.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - III** and the Performance Standards as proposed by the port and subject to changes made, as mentioned in the earlier paragraph above, is attached as **Annex - IV**.

15.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for multipurpose cargo terminal at MOPT and notifies it alongwith the Performance Standards.

15.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.

15.5. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

15.6. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

15.7. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the MOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

15.8. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

15.9. After considering the views of the MOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

15.10 While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

15.11. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

15.12. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

15.13. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

15.14. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

15.15. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

15.16. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

15.17. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

15.18. The actual performance of the operator will be monitored by the Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the MOPT. If any action is to be taken against the operator, the MOPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

15.19. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the operator shall submit to this Authority through the MOPT a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[Advt. III/4/Extty./143/2014]

ANNEX –I

REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR MULTIPURPOSE CARGO TERMINAL AT MORMUGAO PORT TRUST

Sr. No.	Particulars		Final Revised Proposal furnished by MOPT dated 19.8.2014 [2 HMC of 100T]	Modified by TAMP
	MULTIPURPOSE BERTH:			
I	Optimal capacity			
	Optimal Quay Capacity			
(a)	Share of capacity of different cargo items			
	- Percentage share of capacity of Steel and bagged Cargo	(S1)	22.00%	22.00%
	-Percentage share of capacity of Other Break Bulk Cargo	(S2)	13.00%	13.00%
	-Percentage share of capacity of Dry Bulk Cargo like food grains and fertilizers	(S3)	22.00%	22.00%
	-Percentage share of capacity of Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	(S4)	40.00%	40.00%
	-Percentage share of capacity of Containers	(S5)	3.00%	3.00%
(b)	Handling rate for one berth/day			
	-Handling rate of capacity of Steel and bagged Cargo		6000	6000
	- Handling rate of capacity of Other Break Bulk Cargo		3750	3750

	- Handling rate of capacity of Dry Bulk Cargo like food grains and fertilizers		12500	12500
	- Handling rate of capacity of Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, minerals etc.		12500	12500
	- Handling rate off capacity of Containers (moves/day) [MOPT - based on 25 moves/ hour/ HMC. TAMP - 20 moves/ hour/ HMC)		600	480
(b)	Hence, the handling rate for two berths/day			
	-Handling rate for Steel and bagged Cargo	(P1)	12000	12000
	- Handling rate for Other Break Bulk Cargo	(P2)	7500	7500
	- Handling rate for Dry Bulk Cargo like food grains and fertilizers	(P3)	25000	25000
	- Handling rate for Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	(P4)	25000	25000
	- Handling rate for Containers (moves/day) [MOPT - 25 moves/ hour/ HMC. TAMP - 20 move/ hour/ HMC)	(P5)	1200	960
(c)	Optimal Capacity per Berth			
	-Steel and bagged cargo 0.7 * S1 * P1 * 365 tonnes/ annum		3,37,260	3,37,260
	-Other Break Bulk Cargo 0.7 * S2* P2 * 365 tonnes/ annum		1,24,556	1,24,556
	- Dry Bulk Cargo like food grains and fertilizers 0.7 * S3* P3 * 365 tonnes/annum		7,02,625	7,02,625
	- Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, minerals etc. 0.7 * S4* P4* 365 tonnes/ annum		12,77,500	12,77,500
	-Containers (TEU's) 0.7 * S5* P5* 365 TEUs/ annum [Calculation of TAMP considers 1.3 TEU factor which is not captured by MOPT]		4,599	4,783
	(container In tonnes)		-	-
	Total Optimal Capacity of one berth in Tonnes for cargo and		24,41,941	24,41,941
	For container in TEUs/ annum		4,599	4,783
(d)	Optimal Capacity for two Berths			
	-Steel and bagged cargo		6,74,520	6,74,520
	-Other Break Bulk Cargo		2,49,113	2,49,113
	- Dry Bulk Cargo like food grains and fertilizers		14,05,250	14,05,250
	- Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, minerals etc.		25,55,000	25,55,000
	-Containers (TEU's) 0		9,198	-
	Total Optimal Capacity of two berths in Tonnes for cargo and		48,83,883	48,83,883
	For Container in TEUS/annum		9,198	9,566
II	Capital Cost			₹ in crores
(i)	Cargo handling Activity			
(a)	Civil & Electrical Works			
	-Bund Structure- 5,50,000 cum		5500.00	5500.00
	-Armour protection for bund -300		2925.00	2925.00
	-Reclamation from outside-24,00,000 cum		12000.00	12000.00
	-Railway siding- 4kms		1200.00	1200.00
	-Road approach – 3000 mts		750.00	750.00
	-Paving – 2,60,000 sq.m		6500.00	6500.00
	-Cable Trench/Drains – 1000 mts		75.00	75.00
	-Transit Shed (8000 sq.m)		1440.00	1440.00
	-Miscellaneous		10.00	10.00
	Sub-Total		30,400.00	30,400.00
(b)	(ii) Equipment Cost for General Cargo			
	-Harbour Mobile Cranes 100T –(4 nos in 11.7.2014 proposal) (2 nos in 13.8.2014 proposal)		6,000.00	6000.00
	-Fork Lift Trucks 5 Tons- 8 nos		240.00	240.00
	-Fork Lift Trucks 15 Tons- 4 nos		180.00	180.00
	-Pay Loaders 10 Tons – 6 nos		270.00	270.00
	-Power and Lighting		100.00	100.00
	Sub-Total		6790.00	6790.00
(c)	Miscellaneous Cost at 5% of Capital Cost of Cargo Handling [(a+b)* c]		1860.00	1859.50
	Total Capital Cost for Cargo Handling Activity		39050.00	39049.50

(ii)	Capital Cost for Berthing Services			
(a)	Berth & Dredging			
	- Berth Length – 600 m, 13950 sq.m		11860.00	11860.00
	- Dredging & Reclamation-5,00,000 cum		2000.00	2000.00
	Sub-Total		13860.00	13860.00
(b)	Break Water-825 metres			
	-Rubble mound for foundation		3450.00	3450.00
	-Concrete for vertical wall plus protecting wall		25000.00	25000.00
	-Armour Protection		9488.00	9488.00
	Sub-Total		37938.00	37938.00
(c)	Miscellaneous Cost at 5% of Total Capital Cost [(a+b) * 5% considered by TAMP]		0.00	2589.90
	Total Capital Cost for Berthing Services (a+b+c)		51798.00	54387.90
	Total Capital Cost of the Project (i+ii)		90848.00	93437.40
III	Operating Cost for Cargo Handling Activity			₹in lakhs
(b)	Fuel Cost			
	- Cranes		549.43	549.43
	(MOPT - 70 ltrs/ hour/ crane* Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 2 HMC) (TAMP - 70 ltrs/ hour/ crane * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 2 HMC)			
	- 5T FLT		219.77	219.77
	(MOPT - 7 ltrs/ hour/ truck * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 8 trucks) (TAMP - 7 ltrs /hour /truck * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 8 Trucks)			
	- 15T FLT		156.98	156.98
	(MOPT 10 ltrs /hour /truck * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 4 Trucks) (TAMP - 10 ltrs /hour /truck * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 4 Trucks)			
	- Pay Loaders		282.56	282.56
	(MOPT - 12 ltrs /hour/ loader * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 6pay loaders (TAMP - 12 ltrs /hour /loader * Rs.64 per litre * 6132 hours pa * 6pay loaders)			
(c)	Repair & Maintenance			
	- Civil Assets (1% on civil work)		304.00	304.00
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)		339.50	339.50
(d)	Insurance (1% on Gross fixed assets)		391.00	390.50
(e)	Depreciation			
	- Civil Work @ 3.34%		1015.36	1015.36
	- Mechanical Work @ 10.34%		702.09	702.09
(f)	License Fee		2041.20	1872.72
	(MOPT-3 lakh sq.mtrs. * 567 per 10 sq mtr/month * 12 months) (TAMP-3 lakh sq.mtrs. * 520.20 per 10 sq mtr/month * 12 months)			
	(g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)		1953.00	1952.48
	Total Operating Cost		7,955.00	7,785.38
IV	Estimated Annual Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity.			₹in lakhs
A.				
(i).	Estimated Annual Revenue Requirement (ARR)			
	(a). Total Operating Cost		7955.00	7785.38
	(b). Total Capital Cost		39050.00	39049.50
	(c). 16% ROCE		6248.00	6247.92
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity		14203.00	14033.30
(ii)	Apportionment of ARR			
	- Cargo handling Activity (90%)		12782.70	12629.97
	- Storage Charges (5%)		710.15	701.66
	- Miscellaneous Charges (5%)		710.15	701.66
(iii)	Proposed Tariff (Rate in Rs/Tonne/TEU)			

(a). Cargo Handling Charge				
(i)	Steel and bagged cargo (100% Foreign Cargo)		416.92	411.94
(ii)	Other break bulk cargo (100% Foreign Cargo)		667.07	659.10
(iii)	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers			
	-Foreign Cargo (90%)		208.46	205.97
	-Coastal Cargo (10%)		125.08	123.58
(iv)	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.			
	-Foreign Cargo (90%)		208.46	205.97
	-Coastal Cargo (10%)		125.08	123.58
(v)	Containers (Rs per TEU's)			
	-Foreign Cargo (95%)		4254.26	4041.73
	-Coastal Cargo (5%)		2552.56	2425.04
(b). Storage Charge				
-	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		710.15	701.66
-	% of Cargo to attract storage charge		20%	20%
-	Capacity of cargo to attract storage charge (tonnes)		1,840	-
-	Free period			
	Import			
	Export		15	15
			25	25
-	Storage charge beyond free period (cargo-wise) (Rs. per tonne/ day)			
-	Steel and bagged Cargo			
	(Proposal dt:11.7.2014 (Proposal dt:22.8.2014)			
	16 to 20th day 1st 5 days		23.16	22.89
	21 to 25 th day 6th to 10th day		34.74	34.33
	26th Day Onwards 11th day Onwards		46.32	45.77
-	Other break bulk cargo			
	(Proposal dt:11.7.2014 (Proposal dt:22.8.2014)			
	16 to 20 days 1st 5 Days		37.06	36.62
	21 to 25 days 6th to 10th Day		55.59	54.92
	26th Day Onwards 11th Day Onwards		74.12	73.23
-	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers			
	(Proposal dt:11.7.2014 (Proposal dt:22.8.2014)			
	16th to 20th days 1st 5 Days		11.12	10.98
	21st to 25th days 6th to 10th Day		16.68	16.48
	26th Day Onwards 11th Day Onwards		22.24	21.97
-	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.			
	(Proposal dt:11.7.2014 (Proposal dt:22.8.2014)			
	16th to 20th days 1st 5 Days		11.12	10.98
	21st to 25th days 6th to 10th Day		16.68	16.48
	26th Day Onwards 11th Day Onwards		22.24	21.97
-	Containers (TEU's)			
	(Proposal dt:11.7.2014 (Proposal dt:22.8.2014)			
	16th to 20th days 1st 5 Days		231.52	220.07
	21st to 25th days 6th to 10th Day		347.28	330.11
	26th Day Onwards 11th Day Onwards		463.04	440.15
(b). Miscellaneous Charge				
-	Revenue Requirement (Rs in lakhs)		710.15	701.66
	Steel and Bagged Cargo (Rs. Per tonne)		14.10	13.94
	Other Break Bulk Cargo (Rs. Per tonne)		14.10	13.94
	Dry Bulk Cargo like Food Grains and Fertilisers (Rs. Per tonne)		14.10	13.94

	Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, Minerals etc. (Rs. Per tonne)	14.10	13.94
	Containers (TEU's) (Rs. Per TEU)	231.62	220.05
B.	BERTH HIRE CHARGES	Rs in lakhs	
	Revenue Requirement for 2 Berths		
	Total Operating Cost		
	- Repair and Maintenance Cost @ 1%	517.98	543.88
	- Depreciation @ 3.34%	1730.05	1816.56
	- Insurance @ 1%	517.98	543.88
	Total Operating Cost	2766.01	2904.31
	Return On Capital Employed ROCE @ 16%	8287.68	8702.06
	Total Revenue Requirement for Berth	11053.69	11606.38
	Berth Hire Charges per GRT per hour in Rs (Foreign going vessel)	3.86	2.03
	Berth Hire Charges per GRT per hour in Rs (Coastal going vessel)	2.32	1.22

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Computation of Handling Charges by MOPT (proposal dated 19.8.2014)

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day (for cargo in tonne and container in TEU's)	Cargo to be handled (Tonnes/ TEU's)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be handled		Rate in Rs. Per tonne/TEU's	
							(Rs. in Lakhs)	Foreign (in tonnes/TE U's)	Coastal (in tonnes/TE U's)	For Foreign cargo
Steel and bagged (100% Foreign Cargo)	22.00%	12000	674520	56	22.00%	2,812.19	674520	0	416.92	250.15
Other break bulk cargo (100% Foreign Cargo)	13.00%	7500	249113	33	13.00%	1,661.75	249113	0	667.07	400.24
Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers (90% Foreign Cargo, 10% Coastal Cargo)	22.00%	25000	1405250	56	22.00%	2,812.19	1264725	140525	208.46	125.08
Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc. (90% Foreign Cargo, 10% Coastal Cargo)	40.00%	25000	2555000	102	40.00%	5,113.08	2299500	255500	208.46	125.08
Sub total (for Cargo)	97.00%		4883883	248	97.00%	12399.22	4487858	396025		
Sub total (for Containers)	3.00%	1200	9198	8	3.00%	383.48	8738	460	4254.26	2552.56
Total	100.00 %			256	100.00%	12782.70				

Handling Charge modified by theTAMP

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes/TEU's)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)	Cargo to be handled		Rate in Rs. Per tonne/TEU's	
							Foreign (in tonnes/TEU's)	Coastal (in tonnes/TEU's)	For Foreign cargo	For Coastal cargo
Steel and bagged (100% Foreign Cargo)	22.00%	12000	674520	56	22.00%	2,778.59	674520	0	411.94	247.16
Other break bulk cargo (100% Foreign Cargo)	13.00%	7500	249113	33	13.00%	1,641.90	249113	0	659.10	395.46
Dry bulk cargo like food grains	22.00%	25000	1405250	56	22.00%	2,778.59	1264725	140525	205.97	123.58

and Fertilisers (90% Foreign Cargo, 10% Coastal Cargo)										
Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc. (90% Foreign Cargo, 10% Coastal Cargo)	40.00%	25000	2555000	102	40.00%	5,051.99	2299500	255500	205.97	123.58
Sub-Total	97.00%	0	4883883	248	97.00%	12251.07	4487858	396025		
Sub Total Containers (95% Foreign Cargo, 5% Coastal Cargo)	3.00%	1248	9566	8	3.00%	378.90	9088	478	4041.73	2425.04
Sub-Total	100.00%	0	0	256	100.00%	12629.97				

* **Note:** Handling rate for container taken in the optimal capacity is 960 boxes/ day for 2 HMC. TEU factor of 1.3 is captured in the optimal capacity calculation. Hence, in this statement as well, TEU factor of 1.3 is applied to arrive at 1248 TEUS per day(960 * 1.3)

Computation of Storage Charges by MOPT of proposal dated 19.8.2014							
Rs. per tonne/ TEU per day							
Sr. No.	Particulars	Steel and bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	Containers	Total
(i)	Optimal Capacity	674520	249113	1405250	2555000	9198	
(ii)	Percentage Share	22%	13%	22%	40%	3%	100%
(iii)	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	156.23	92.32	156.23	284.06	21.30	710.15
(iv)	% of Cargo Attracting Storage Charge	20%	20%	20%	20%	20%	
(v)	Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period (i* iv)	134904	49823	281050	511000	1840	
(vi)	Storage Charges Proposed (Rs. per Tonne/TEU per Day)						
(vii)	1st 5 Days (1.5 times the first slab rate) i.e (iii / v / 5 Days)	23.16	37.06	11.12	11.12	231.52	
(viii)	6th to 10th Day (2 times the first slab rate) (vii* 1.5times)	34.74	55.59	16.68	16.68	347.28	
(ix)	11th Day Onwards (vii* 2times)	46.32	74.12	22.24	22.24	463.04	
Storage Charges Modified by TAMP							
Rs. per tonne/ TEU per day							
Sr. No.	Particulars	Steel and bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	Containers	Total
(i)	Optimal Capacity	674520	249113	1405250	2555000	9566	
(ii)	Percentage Share	22%	13%	22%	40%	3%	100%
(iii)	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	154.37	91.22	154.37	280.67	21.05	701.66
(iv)	% of Cargo Attracting Storage Charge	20%	20%	20%	20%	20%	
(v)	Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	134904	49823	281050	511000	1913	
(vi)	Storage Charges Proposed (Rs. per Tonne/TEU per Day)						
(vii)	1st 5 Days (1.5 times the first slab rate) i.e (iii/v/5 Days)	22.89	36.62	10.98	10.98	220.07	
(viii)	6th to 10th Day (2 times the first slab rate) (vii* 1.5 times)	34.33	54.92	16.48	16.48	330.11	
(ix)	11th Day Onwards (vii* 2 times)	45.77	73.23	21.97	21.97	440.15	

ANNEX -II

ANNEX -II							
Computation of Berth Charges by MOPT in its proposal dated 19.8.2014							
Sr. No	Particulars	Steel and bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	Containers (TEU's)	Total
(i)	Handling Rate (Tonnes/ TEU day)	12000	7500	25000	25000	1200	
(ii)	Average GRT of Vessel (In tonnes)	34200	34200	34200	69600	27000	
(iii)	Average Parcel Size per Vessel (Tonnes)	50800	50800	50800	103900	480	
(iv)	Optimal Capacity (In tonnes)	674520	249113	1405250	2555000	9198	
(v)	No. of Berth Days (iv/i)	56	33	56	102	8	255.5
(vi)	No. of Berth Hours (v* 24)	1349	797	1349	2453	184	6132
(vii)	No. of Vessels (iv/iii)	13	5	28	25	19	90
(viii)	Total GRT Hours (vi* ii)	46137168	27262927	46137168	170714880	4966920	295219063
(ix)	% Foreign Cargo	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	
(x)	% Coastal Cargo	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	
(xi)	Total GRT Hours (Foreign Vessels) (viii* ix)	46137168	27262927	41523451	153643392	4718574	273285512
(xii)	Total GRT Hours (Coastal Vessels) (viii* x)	0	0	4613717	17071488	248346	21933551
(xiii)	Total Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)						11054.00
(xiv)	Berth Hire Charges in Rs per GRT per Hour (Foreign) (xiii/(xi+(0.6* xii))						3.86
(xv)	Berth Hire Charges in Rs per GRT per Hour (Coastal) (xiv* 0.6)						2.32
Berth Hire Charges Modified by TAMP							
Sr. No	Particulars	Steel and bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains and Fertilisers	Dry bulk cargo like Coal, Limestone, minerals etc.	Containers (TEU's)	Total
(i)	Handling Rate (Tonnes/ TEU day/ per berth)	6000	3750	12500	12500	624	
(ii)	Average GRT of Vessel (In tonnes)	34200	34200	34200	69600	27000	
(iii)	Average Parcel Size per Vessel (Tonnes)	50800	50800	50800	103900	480	
(iv)	Optimal Capacity (In tonnes/ TEUs/berth)	337260	124556.5	702625	1277500	4783	
(v)	No. of Berth Days (iv/i)	56	33	56	102	8	255.5
(vi)	No. of Berth Hours (v* 24)	1349	797	1349	2453	184	6132
(vii)	No. of Vessels (iv/iii)	7	2	14	12	10	45
(viii)	Total GRT Hours (vi* ii)	46137168	27262927	46137168	170714880	4966962	295219104
(ix)	% Foreign Cargo	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	
(x)	% Coastal Cargo	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	
(xi)	Total GRT Hours (Foreign Vessels) per berth (viii* ix)	46137168	27262927	41523451	153643392	4718613	273285551
(xii)	Total GRT Hours (Coastal Vessels) per berth (viii* x)	0	0	4613717	17071488	248348	21933553
(xiii)	Total GRT Hours (Foreign Vessels) for 2 berths (xi * 2)						546571103
(xiv)	Total GRT Hours (Coastal Vessels) for 2 berths (xii* 2)						43867106
(xv)	Total Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)						11606.38
(xvi)	Berth Hire Charges in Rs per GRT per Hour (Foreign) (xv/(xiii+(0.6* xiv))						2.03
(xvii)	Berth Hire Charges in Rs per GRT per Hour (Coastal) (xvi* 0.6)						1.22

ANNEX - III

MORMUGAO PORT TRUST

UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MULTIPURPOSE CARGO TERMINAL

1.1 DEFINITIONS:

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i). “**Coastal Vessel**” means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). “**Foreign Vessel**” means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). “**Per Day**” means per calendar day unless otherwise stated.

1.2 GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port ‘A’ for subsequent transshipment to Indian Port ‘B’ will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments/refunds.
 - (a). The User shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the Users, whichever is later.
 - (d). The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (v).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The operator may also, if they so desire rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c). The operator should notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP
- (vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

2. BERTH HIRE:

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents of the vessel shall be as per rates below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	2.03	1.22

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the terminal operator for continuous one hour or more due to non-availability/breakdown of equipment or power failure or any other reasons attributed to the terminal operator.
- (iv).
 - (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
 - (c). The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal. "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

3. CARGO HANDLING CHARGES:

	Cargo	Cargo Handling Charges	
		Foreign (₹ per Tonne)	Coastal (₹ per Tonne)
1	Steel and Bagged Cargo	411.94	247.16
2	Other Break Bulk Cargo	659.10	395.46
3	Dry Bulk Cargo like Food Grains and Fertilisers	205.97	123.58
4	Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, Minerals etc.	205.97	123.58
5	Containers	4041.73 per TEU	2425.04 per TEU

Notes:

The handling charges prescribed above is a composite charge for loading/unloading of cargo, transferring the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto the prescribed free period, reclaiming from stackyard and loading onto the ship/train/trucks as applicable, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. STORAGE CHARGES:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period shall be as follows:

Free Period

Import Cargo - 15 days

Export Cargo - 25 days

c) Storage Charges for balance cargo beyond free period

	Period	Rate per Tonne per day or part thereof (₹)				Containers (Rate per TEU/day or part thereof)
		Steel & bagged cargo	Other break bulk cargo	Dry bulk cargo like food grains & Fertilisers	Dry bulk cargo like Limestone, minerals	
1	First 5 Days	22.89	36.62	10.98	10.98	220.07
2	6 th to 10 th Day	34.33	54.92	16.48	16.48	330.11
3	11 th Day Onwards	45.77	73.23	21.97	21.97	440.15

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

Charges for all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc.

The following miscellaneous charges are applicable:

Sr. No.	Particulars	Rate in ₹ per Tonne for cargo and ₹ per TEU for container
1	Steel and Bagged Cargo	13.94
2	Other Break Bulk Cargo	13.94
3	Dry Bulk Cargo like Food Grains and Fertilisers	13.94
4	Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, Minerals etc.	13.94
5	Containers	220.05 per TEU

GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

* * * * *

ANNEX - IV**Performance Standards For Multipurpose Cargo Terminal**

Type of Cargo	Performance Standards per HMC per berth
Steel and Bagged Cargo	6000 Tons/day
Other Break Bulk Cargo	3750 Tons/day
Dry Bulk Cargo like Food Grains and Fertilisers	12500 Tons/day
Dry Bulk Cargo like Coal, Limestone, Minerals etc.	12500 Tons/day
Containers	20 moves/hour